

**VIỆN HÀN LÂM
KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI**

HOÀNG ĐẠT NAM

**CÁC TỘI XÂM PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG
ĐƯỜNG BỘ THEO PHÁP LUẬT HÌNH SỰ TỪ THỰC TIỄN
XÉT XỬ CỦA CÁC TÒA ÁN QUÂN SỰ Ở VIỆT NAM**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ LUẬT HỌC

HÀ NỘI - 2019

**VIỆN HÀN LÂM
KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI**

HOÀNG ĐẠT NAM

**CÁC TỘI XÂM PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG
ĐƯỜNG BỘ THEO PHÁP LUẬT HÌNH SỰ TỪ THỰC TIỄN
XÉT XỬ CỦA CÁC TÒA ÁN QUÂN SỰ Ở VIỆT NAM**

Ngành: Luật hình sự và tổ tụng hình sự

Mã số: 9 38 01 04

LUẬN ÁN TIẾN SĨ LUẬT HỌC

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC:

PGS.TS.CAO THỊ OANH

HÀ NỘI - 2019

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu của riêng tôi. Các số liệu trong luận án là trung thực. Những kết luận khoa học của luận án chưa từng được công bố trong bất kỳ công trình khoa học nào khác.

TÁC GIẢ LUẬN ÁN

HOÀNG ĐẠT NAM

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU	1
Chương 1: TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU.....	10
1.1. Tình hình nghiên cứu ở ngoài nước	10
1.2. Tình hình nghiên cứu ở trong nước.....	13
1.3. Đánh giá tình hình nghiên cứu	19
Chương 2: NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VÀ PHÁP LUẬT VỀ CÁC TỘI XÂM PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ.....	23
2.1. Khái niệm, các yếu tố cấu thành các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ và đặc điểm của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các Tòa án quân sự ở Việt Nam.....	23
2.2. Lịch sử phát triển và các quy định của pháp luật hình sự về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.....	36
2.3. Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo quy định của pháp luật hình sự một số nước trên thế giới.....	67
Chương 3: THỰC TIỄN ÁP DỤNG QUY ĐỊNH CỦA BỘ LUẬT HÌNH SỰ HIỆN HÀNH VỀ CÁC TỘI XÂM PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TẠI CÁC TÒA ÁN QUÂN SỰ Ở VIỆT NAM.....	82
3.1. Tổng quan kết quả xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của các Tòa án quân sự ở Việt Nam.....	82
3.2. Những hạn chế, sai lầm trong thực tiễn định tội danh và quyết định hình phạt đối với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ	90
3.3. Nguyên nhân của những hạn chế, sai lầm trong thực tiễn định tội danh và quyết định hình phạt đối với các các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.....	110
Chương 4: CÁC YÊU CẦU VÀ GIẢI PHÁP BẢO ĐẢM ÁP DỤNG ĐÚNG PHÁP LUẬT VỀ CÁC TỘI XÂM PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	117

4.1. Các yêu cầu áp dụng đúng pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ	117
4.2. Các giải pháp bảo đảm áp dụng đúng pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.....	120
KẾT LUẬN	149
DANH SÁCH CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA TÁC GIẢ ĐÃ	
CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN.....	151
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	152
PHỤ LỤC	163

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT

BLHS	: Bộ luật hình sự
BLTTHS	: Bộ luật tố tụng hình sự
BLDS	: Bộ luật dân sự
HĐXX	: Hội đồng xét xử
HTND	: Hội thẩm nhân dân
HTQN	: Hội thẩm quân nhân
TAND	: Tòa án nhân dân
TANDTC	: Tòa án nhân dân tối cao
TAQS	: Tòa án quân sự

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Vi phạm an toàn giao thông đường bộ đang là vấn đề xã hội mang tính toàn cầu mà các quốc gia trên thế giới đều phải đối mặt. Sự gia tăng nhanh chóng của các loại phương tiện giao thông mà tăng trưởng mạnh nhất là các loại phương tiện giao thông đường bộ; kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ chưa đảm bảo về quy mô và chất lượng, đặc biệt ở các nước kém phát triển và đang phát triển; ùn tắc giao thông thường xuyên xảy ra ở các đô thị lớn đã khiến cho tai nạn giao thông đường bộ ngày càng tăng về số lượng và mức độ nghiêm trọng. Tổ chức Y tế thế giới đã khẳng định “Tai nạn giao thông đã trở thành một đại dịch của nhân loại”. Tổ chức Y tế thế giới đã tiến hành khảo sát toàn diện tình hình tai nạn giao thông trên thế giới. Báo cáo kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng, mỗi năm trên thế giới có hơn 1,2 triệu người chết và 50 triệu người bị thương do tai nạn giao thông. Như vậy, trung bình mỗi ngày khoảng 3.400 người chết vì tai nạn giao thông trên đường bộ, trong đó các quốc gia có thu nhập trung bình có số lượng người tử vong do tai nạn giao thông lớn nhất, với gấp đôi tỷ lệ tử vong so với các quốc gia có thu nhập cao và chiếm 90% số người tử vong vì giao thông đường bộ trên toàn thế giới; người đi bộ, người đi xe đạp và người đi xe mô tô chiếm một nửa số tử vong này.

Ở Việt Nam, tình hình vi phạm an toàn giao thông đường bộ đã và đang diễn biến phức tạp, gây thiệt hại lớn về tính mạng, sức khỏe, về của cải vật chất, gây tâm lý lo lắng cho người dân, gây mất ổn định trật tự, an toàn xã hội và đang là mối quan tâm của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền, của mọi tầng lớp nhân dân. Hiện nay, đất nước ta đang trong giai đoạn công nghiệp hóa, hiện đại hóa, Giao thông đường bộ chiếm một vị trí hết sức quan trọng, bởi vì đó là một yếu tố thuộc kết cấu hạ tầng tạo động lực phát triển của toàn bộ nền kinh tế. Hệ thống giao thông đường bộ ở nước ta từng bước được đầu tư nâng cấp, sửa chữa, xây dựng mới; phương tiện vận tải tăng nhanh về số lượng, đa dạng về chủng loại, từng bước đáp ứng được yêu cầu phát triển của nền kinh tế, an ninh quốc phòng và nhu cầu đi lại của nhân dân. Tuy nhiên, trong hoàn cảnh

hiện nay do sự mất cân đối giữa cầu, đường, phương tiện, người tham gia giao thông và các yếu tố xã hội, tình trạng vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ đã và đang diễn biến hết sức nghiêm trọng. Từ năm 2009 đến nay tuy tai nạn giao thông đường bộ có xu hướng giảm (giảm về số vụ, số người chết và số người bị thương), nhưng số người chết vẫn ở mức cao (trung bình hơn 10.000 người chết trong một năm với tổng dân số 95 triệu dân). Theo số liệu báo cáo của Cục cảnh sát giao thông, năm 2017, toàn quốc xảy ra 19.798 vụ tai nạn giao thông đường bộ, làm chết 8.089 người, bị thương 16.970 người. Các hành vi xâm phạm an toàn giao thông đường bộ bị xử lý hình sự tuy có giảm, song vẫn chiếm tỷ lệ cao trong tổng số các tội phạm; số vụ án, số bị cáo bị xét xử về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ có xu hướng giảm, nhưng tính chất nguy hiểm lại gia tăng.

Trước tình hình đó, Ban chấp hành Trung ương Đảng đã ban hành Chỉ thị số 18- CT/TW ngày 04/9/2012 *“Về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ”*. Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 30/2013/NQ- CP ngày 01/3/2013 *“về chương trình hành động của Chính phủ thực hiện chỉ thị số 18- CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban chấp hành Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ”*. Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Chỉ thị số 12/CT- TTG ngày 23/6/2013 *“về tăng cường thực hiện các giải pháp cấp bách nhằm ngăn chặn tai nạn giao thông nghiêm trọng trong hoạt động vận tải”*. Bộ giao thông vận tải ban hành Quyết định số 620/QĐ- BGTVT ngày 14/3/2013 về *“Ban hành chương trình hành động của Bộ Giao thông vận tải thực hiện Chỉ thị số 18- CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban chấp hành Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ”*. Trong đó, xác định rõ các chủ trương, giải pháp cơ bản, lâu dài và các biện pháp cấp bách nhằm kiểm chế, chặn đứng tiến tới đẩy lùi tai nạn giao thông, đồng thời yêu cầu các Cấp ủy đảng, Chính quyền, Đoàn thể các cấp, các Ngành phải đặt nhiệm vụ bảo đảm an toàn giao thông là một trong những nhiệm vụ chính trị trọng tâm trong công tác lãnh đạo, chỉ đạo, quản lý của

mình; phải tổ chức quán triệt, triển khai thực hiện nghiêm túc, đầy đủ, Chỉ thị và Nghị quyết này. Việc xử lý nghiêm minh các hành vi xâm phạm an toàn giao thông nói chung và xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói riêng là một trong những nhiệm vụ quan trọng đặt ra đối với các cơ quan tiến hành tố tụng nhằm góp phần ngăn chặn và kìm chế tai nạn giao thông.

Bộ luật hình sự (BLHS) năm 1999 được Quốc hội khóa X thông qua ngày 21 tháng 12 năm 1999, có hiệu lực từ ngày 01 tháng 07 năm 2000. Từ khi ra đời đến nay, BLHS là công cụ sắc bén của Nhà nước trong việc quản lý xã hội, phòng ngừa và đấu tranh chống tội phạm, góp phần quan trọng trong việc giữ vững an ninh chính trị, trật tự an toàn xã hội, bảo vệ lợi ích của Nhà nước, của các tổ chức và của công dân, góp phần có hiệu quả trong sự nghiệp xây dựng chủ nghĩa xã hội và bảo vệ vững chắc tổ quốc Việt Nam xã hội chủ nghĩa. Tuy nhiên, sau gần 15 năm thi hành, tình hình đất nước ta đã có những thay đổi lớn về mọi mặt. Đặc biệt, việc thực hiện đường lối, chính sách của Đảng, Nhà nước về xây dựng nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, xây dựng Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa mà nội dung cơ bản là ghi nhận và bảo đảm thực hiện các quyền con người, quyền cơ bản của công dân; chiến lược hoàn thiện hệ thống pháp luật, chiến lược cải cách tư pháp và chủ động hội nhập quốc tế của Việt Nam đã mang lại những chuyển biến lớn, tích cực về kinh tế, xã hội và đối ngoại. Điều này đã làm cho BLHS nói chung và một số quy định về các tội phạm cụ thể trong BLHS hiện hành trở nên bất cập, không đáp ứng được yêu cầu của thực tiễn.

Tình hình tội phạm tiếp tục có những diễn biến hết sức phức tạp, đặc biệt, trong một số lĩnh vực có xu hướng gia tăng về quy mô và tính chất nguy hiểm. Xu thế chủ động hội nhập quốc tế đã trở thành nhu cầu nội tại của Việt Nam. Trên thực tế, Việt Nam đã tham gia nhiều tổ chức quốc tế, tổ chức khu vực và đã trở thành thành viên của nhiều điều ước quốc tế đa phương, trong đó có các công ước về phòng chống tội phạm. Bên cạnh đó, trong quan hệ hợp tác song phương với các quốc gia, Việt Nam đã đàm phán và ký kết nhiều Hiệp định tương trợ tư pháp về hình sự và hiệp định dẫn độ với các nước trên thế giới. Điều này, đòi hỏi

phải tiếp tục có sự nghiên cứu sửa đổi, bổ sung các quy định của BLHS để nội luật hóa các quy định hình sự trong các điều ước quốc tế mà nước ta là thành viên nhằm thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ của quốc gia thành viên, tạo cơ sở pháp lý thuận lợi cho việc chủ động và tăng cường hợp tác quốc tế trong phòng, chống tội phạm.

BLHS năm 1999 và tiếp đó là BLHS năm 2015, BLHS năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2017) đã có những sửa đổi, bổ sung về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ. Điều đó cho thấy pháp luật hình sự Việt Nam về các tội phạm này đang ngày càng được hoàn thiện hơn, đáp ứng được các yêu cầu về cải cách tư pháp và những đòi hỏi của thực tiễn, đặc biệt là trong giai đoạn hiện nay khi các tội phạm này đang có xu hướng gia tăng, đe dọa tính mạng, sức khỏe, tài sản của công dân. Tuy nhiên, BLHS hiện hành còn nhiều bất cập về mặt kỹ thuật lập pháp liên quan đến sự thống nhất giữa phần chung và phần các tội phạm; các dấu hiệu định tội, định khung của nhiều tội danh; các tội ghép; cách thiết kế khung hình phạt cũng như khoảng cách khung hình phạt của một số tội danh, ... những bất cập này cũng ảnh hưởng không nhỏ đến việc hướng dẫn thi hành và áp dụng các quy định của BLHS trên thực tế. Đồng thời, các văn bản giải thích và hướng dẫn áp dụng pháp luật chưa kịp thời, đầy đủ và thống nhất dẫn đến trong quá trình áp dụng các quy định của pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, các cơ quan tiến hành tố tụng vẫn thường gặp những vướng mắc, lúng túng.

Thời gian qua, các vụ án liên quan đến Quân đội có xu hướng gia tăng, trong đó các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là nhóm tội chiếm tỉ lệ cao, nó gây thiệt hại không nhỏ cho Quân đội, ảnh hưởng đến danh dự, uy tín của Quân đội. Các Tòa án quân sự (TAQS) là cơ quan xét xử của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, thuộc hệ thống Tòa án nhân dân (TAND) được tổ chức trong Quân đội, thực hiện chức năng nhiệm vụ xét xử theo quy định của pháp luật. Trong phạm vi chức năng của mình, các TAQS có nhiệm vụ bảo vệ pháp chế xã hội chủ nghĩa; bảo vệ chế độ xã hội chủ nghĩa và quyền làm chủ của nhân dân; bảo vệ an ninh quốc phòng, kỷ luật và sức mạnh chiến đấu của Quân đội;

bảo vệ tài sản của nhà nước, của tập thể, bảo vệ tính mạng, sức khỏe, tài sản, tự do, danh dự, nhân phẩm của quân nhân, công chức, công nhân quốc phòng và của công dân khác. Bằng hoạt động của mình, các TAQS góp phần giáo dục quân nhân, công chức, công nhân quốc phòng trung thành với tổ quốc, chấp hành nghiêm chỉnh pháp luật, điều lệnh của quân đội, tôn trọng những quy tắc của đời sống xã hội, ý thức đấu tranh phòng ngừa và chống tội phạm, các vi phạm pháp luật khác.

Thông qua hoạt động xét xử các tội phạm nói chung và xét xử các tội xâm phạm về an toàn giao thông đường bộ nói riêng của các TAQS ở Việt Nam cho thấy các quy định của BLHS về nhóm tội này còn có nhiều điều chưa phù hợp với sự phát triển của xã hội, còn có các hành vi nguy hiểm cho xã hội phát sinh trên thực tế nhưng chưa được quy định trong BLHS, dẫn đến không có cơ sở pháp lý để giải quyết. Hay trong quá trình giải quyết các vụ án cụ thể còn có các hạn chế nhất định trong việc xác định tội danh, trong việc áp dụng các tình tiết định khung tăng nặng hình phạt; các tình tiết giảm nhẹ, tăng nặng trách nhiệm hình sự; quyết định hình phạt; đường lối xử lý ... Những vấn đề nêu trên ảnh hưởng nhất định đến kết quả áp dụng các quy định của pháp luật trong BLHS về các tội xâm phạm về an toàn giao thông đường bộ của các TAQS.

Vì vậy, với mong muốn nghiên cứu sâu hơn về mặt lý luận về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, đồng thời tìm ra những bất cập, hạn chế và nguyên nhân của các bất cập, hạn chế trong thực tiễn áp dụng các quy định của pháp luật hiện hành về các tội phạm này của các TAQS, trên cơ sở đó đưa ra các kiến nghị và giải pháp nhằm hoàn thiện các quy định pháp luật hiện hành cũng như để nâng cao hiệu quả trong áp dụng pháp luật nói chung và trong Quân đội nói riêng. Do đó, việc tiến hành nghiên cứu đề tài “*Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo pháp luật hình sự từ thực tiễn xét xử của các Tòa án quân sự ở Việt Nam*” có ý nghĩa rất quan trọng cả về lý luận và thực tiễn.

2. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu của luận án

2.1. Mục đích nghiên cứu

Trên cơ sở nghiên cứu các vấn đề lý luận về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo pháp luật hình sự Việt Nam, đánh giá thực trạng xét

xử, tìm ra những bất cập, hạn chế trong thực tiễn áp dụng các quy định của BLHS thông qua hoạt động xét xử của các TAQS ở Việt Nam. Từ đó, đề xuất các giải pháp, kiến nghị nhằm hoàn thiện các quy định pháp luật và bảo đảm áp dụng đúng về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

2.2. Nhiệm vụ nghiên cứu

- Làm sáng tỏ khái niệm, đặc trưng pháp lý của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ; đặc điểm của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các TAQS; quá trình phát triển của pháp luật hình sự Việt Nam từ năm 1945 đến nay quy định về các tội phạm này.

- Phân tích các quy định của BLHS và các văn bản hướng dẫn của cơ quan có thẩm quyền nhằm làm sáng tỏ các dấu hiệu pháp lý của các tội cụ thể xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

- Tổng quan kết quả xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của các Tòa án quân sự ở Việt Nam; Đánh giá về những bất cập, hạn chế trong thực tiễn áp dụng các quy định của BLHS hiện hành về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ và nguyên nhân của chúng.

- Đánh giá về thực tiễn định tội danh và quyết định hình phạt đối với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ từ thực tiễn xét xử của các TAQS ở Việt Nam.

- Trên cơ sở đó đề xuất một số kiến nghị và giải pháp nhằm hoàn thiện các quy định pháp luật hiện hành về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu của luận án

3.1. Đối tượng nghiên cứu

Những quy định của pháp luật hình sự Việt Nam và một số nước trên thế giới về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ;

Các quan điểm khoa học và thực tiễn áp dụng pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ từ thực tiễn xét xử tại các TAQS ở Việt Nam.

3.2. Phạm vi nghiên cứu

Về mặt nội dung: Luận án nghiên cứu, được tiếp cận dưới góc độ Luật hình sự.

Về cấp xét xử: Luận án tập trung nghiên cứu cấp xét xử hình sự sơ thẩm, phúc thẩm.

Về thời gian: Luận án sử dụng số liệu nghiên cứu trong vòng 10 năm, từ năm 2008 đến năm 2017.

Về không gian: Luận án được thực hiện trên phạm vi các TAQS ở Việt Nam.

Về tội danh: Tội danh nghiên cứu là các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ bao gồm các tội danh cụ thể được quy định từ Điều 260 đến Điều 266, chương XXI của BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 (Điều 202 đến Điều 207, chương XIX của BLHS năm 1999).

4. Phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu của luận án

4.1. Phương pháp luận nghiên cứu

Luận án sử dụng phép duy vật biện chứng và phép duy vật lịch sử của chủ nghĩa Mác - Lênin; tư tưởng Hồ Chí Minh; đường lối, chính sách của Đảng cộng sản Việt Nam và của Nhà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam về tội phạm, về hình phạt làm phương pháp luận nghiên cứu.

4.2. Phương pháp nghiên cứu

Với hướng tiếp cận liên ngành, đa ngành mang tính hệ thống và lịch sử, luận án sử dụng nhiều phương pháp nghiên cứu khoa học xã hội khác nhau, cụ thể như: Phương pháp phân tích, Phương pháp hệ thống, Phương pháp tổng hợp và thống kê, Phương pháp lịch sử, Phương pháp so sánh...

Phương pháp phân tích: phương pháp này được sử dụng để phân tích cũng như luận giải những vấn đề lý luận cơ bản về tội phạm và hình phạt, phân tích các nội dung cơ bản của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ;

Phương pháp hệ thống: phương pháp này được sử dụng ở nhiều giai đoạn khác nhau trong quá trình triển khai nghiên cứu luận án. Giai đoạn đầu, phương pháp này được sử dụng để hệ thống hoá các tài liệu, công trình, bài viết về hình phạt hiện nay và được sắp xếp, phân loại, bố cục có chủ ý nhằm phục vụ mục đích nghiên cứu để đem lại hiệu quả lớn nhất. Trong giai đoạn triển khai nghiên cứu, phương pháp này được sử dụng để hệ thống hoá những hiểu biết, tri thức lý luận liên quan đến các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ để đưa ra những dự kiến thiết kế cấu trúc luận án;

Phương pháp tổng hợp và thống kê: hai phương pháp này được kết hợp

hài hoà nhằm mục đích thực hiện các mục đích thu thập và xử lý một cách hợp lý, có hiệu quả các số liệu thực tiễn có liên quan có ý nghĩa phục vụ luận giải và làm sáng tỏ các nội dung nghiên cứu của luận án;

Phương pháp lịch sử: phương pháp này được sử dụng để tìm hiểu lịch sử lập pháp lập pháp hình sự Việt Nam về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ và quá trình biến chuyển của pháp luật hình sự khi quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ;

Phương pháp so sánh: phương pháp này được dùng để so sánh những sự thay đổi về quan điểm, nhận thức, áp dụng xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ qua từng giai đoạn, từng văn bản pháp lý hình sự nhằm phục vụ những mục đích cụ thể của luận án.

5. Đóng góp mới về khoa học của luận án

Luận án là công trình nghiên cứu một cách có hệ thống, toàn diện, chuyên sâu dưới góc độ hình sự về các xâm phạm an toàn giao thông đường bộ và quá trình áp dụng các quy định của pháp luật về nhóm tội này vào thực tiễn xét xử của các TAQS Việt Nam, đồng thời gắn với khoảng thời gian cụ thể là từ năm 2008 đến năm 2017. Điểm mới của luận án thể hiện chủ yếu ở các điểm sau:

5.1. Điểm mới về quan điểm, phương pháp tiếp cận

Bằng việc sử dụng phương pháp đa ngành, liên ngành luật học, nhất là các phương pháp của triết học pháp luật, xã hội học pháp luật, tâm lý học pháp luật. Luận án phân tích làm rõ thực trạng áp dụng các quy định của pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, tìm ra các hạn chế của các quy định của pháp luật, sai lầm của người áp dụng pháp luật và nguyên nhân của nó, làm cơ sở cho việc xây dựng các giải pháp, kiến nghị hoàn thiện pháp luật và để nâng cao hiệu quả trong giải quyết các vụ án này của các TAQS trong thời gian tới.

5.2. Điểm mới mang tính tổng quát của luận án

Luận án là công trình nghiên cứu chuyên sâu về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ. Bằng việc khái quát hóa các quan điểm về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, các quy định của pháp luật hình sự về nhóm tội này cũng như làm sáng tỏ những điểm hợp lý và hạn chế trong quá trình pháp

diễn hóa của những quy định đó và quá trình áp dụng các quy định đó trên thực tiễn xét xử của các TAQS Việt Nam. Luận án đã làm rõ một số hạn chế, vướng mắc sai lầm trong áp dụng các quy định của BLHS và Bộ luật dân sự (BLDS) về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói chung và thực tiễn định tội danh, quyết định hình phạt về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói riêng, và chỉ ra ảnh hưởng cũng như nguyên nhân của những hạn chế vướng mắc đó. Từ đó, đưa ra các giải pháp, kiến nghị hoàn thiện quy định của BLHS Việt Nam về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ cũng như nâng cao hiệu quả trong hoạt động xét xử về nhóm tội này.

6. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của luận án

6.1. Về mặt khoa học

Luận án góp phần bổ sung, hoàn thiện lý luận về nhóm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ; có thể được sử dụng làm tài liệu phục vụ giảng dạy, học tập và nghiên cứu khoa học trong các lĩnh vực khoa học luật hình sự và tội phạm học.

6.2. Về mặt thực tiễn

Nội dung của luận án là cơ sở cho các cơ quan lập pháp xem xét, sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện các quy định của pháp luật hình sự về nhóm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ; các cơ quan, tổ chức, đơn vị, nhất là các TAQS ở Việt Nam áp dụng các quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ vào thực tiễn xét xử trong thời gian tới đạt hiệu quả cao hơn.

7. Kết cấu của luận án

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục tài liệu tham khảo và phần phụ lục, luận án có kết cấu gồm 4 chương:

Chương 1. Tổng quan tình hình nghiên cứu.

Chương 2. Những vấn đề lý luận và pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Chương 3. Thực tiễn áp dụng các quy định của BLHS hiện hành về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ tại TAQS ở Việt Nam

Chương 4. Các yêu cầu và giải pháp bảo đảm áp dụng đúng pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

Chương 1

TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU

1.1. Tình hình nghiên cứu ở ngoài nước

Lý luận về tội phạm nói chung và các tội phạm cụ thể nói riêng luôn là nội dung nghiên cứu quan trọng ở các quốc gia trên thế giới. Ở nước ngoài, mặc dù các tác giả không đi vào nghiên cứu cụ thể các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, nhưng các tác giả đã đi nghiên cứu ở các khía cạnh liên quan đến vấn đề giao thông, an toàn giao thông cũng như điều kiện, nguyên nhân sinh ra tai nạn giao thông và một số yếu tố tác động phát sinh tội phạm trong lĩnh vực này. Cụ thể ta có thể kể đến một số bài viết, công trình như sau:

Thống kê của Spolander, K. (1994): Crime records of drunken drivers involved in traffic accidents. A study of 30 000 motor vehicle drivers (hồ sơ của lái xe say rượu liên quan đến tai nạn giao thông) tại Stockholm, Statistics Sweden, hay bài của Bailey. J. P. M. (1993): *Criminal and traffic histories, blood alcohol and accident characteristics of drivers in fatal road accidents in New Zealand* (Tạm dịch là lịch sử hình sự, uống rượu lái xe gây tai nạn giao thông chết người ở New Zealand) đăng trên (EHFS Publication Series, No:3. Lower Hutt, NZ: Institute of Environmental Health & Forensic Sciences). Trong thống kê và bài viết này nói lên tình trạng tai nạn giao thông xảy ra có nguyên nhân chính là lái xe gây tai nạn khi đã sử dụng rượu bia hoặc các chất kích thích khác cũng như đặc điểm của người lái xe gây tai nạn giao thông chết người khi trong máu có nồng độ rượu.

Trung tâm Nghiên cứu Tai nạn Đại học Monash của Australia cũng đã có báo cáo tổng kết của dự án: The relationship between crime and road safety (Mối quan hệ giữa tội phạm và an toàn đường bộ). Dự án đã kiểm tra mối quan hệ giữa tội phạm và an toàn giao thông, kiểm tra liên kết giữa tội phạm và an toàn giao thông từ góc độ quốc tế, quốc gia, đặc biệt nhấn mạnh vào mối quan hệ giữa lịch sử hình sự và tham gia trong các tai nạn thương tích gây tử vong hoặc nghiêm trọng, kiểm tra việc thực hành tốt nhất phương pháp tiếp cận để kiểm tra

các liên kết giữa tội phạm và an toàn giao thông tại tiểu bang Victoria và quốc tế, xác định các rào cản và điều kiện hiện có để kiểm tra các vấn đề tội phạm và an toàn giao thông tại tiểu bang Victoria. Đưa ra kết quả của việc nghiên cứu như nhận thấy một mối quan hệ tích cực giữa các hành vi tội phạm và vi phạm giao thông. Các nghiên cứu đã kiểm tra lịch sử hình sự và xác định các liên kết giữa tội phạm chủ đạo và các vi phạm giao thông (đặc biệt là tái phạm, uống rượu lái xe).

Tác giả Junger, M., West, R., & Timman, R. (2001) có bài: *Crime and Risky Behaviour in Traffic: An Example of Cross-Situational Consistency* tạm dịch là “Tội phạm và hành vi rủi ro trong giao thông” đăng trên *Journal of Research in Crime and Delinquency* (Tạp chí Nghiên cứu tội phạm và phạm tội). Hay tác giả Palk, G., & Davey, J. (2005) có bài: *A comparative analysis of the nature and extent of traffic offences and their relationship to other non-traffic offences*, “tạm dịch là một phân tích so sánh về tính chất và mức độ vi phạm giao thông và mối quan hệ của họ với tội phi giao thông khác”. Tài liệu được trình bày tại Ủy ban Tai nạn Giao thông vận tải Đường bộ Úc. Các bài viết này nêu lên các hành vi có thể rủi ro xảy ra trong giao thông hay phân tích tính chất mức độ của các hành vi vi phạm giao thông cũng như mối quan hệ của hành vi vi phạm giao thông với các tội phi giao thông khác.

Ở Mỹ: *Chương trình* “State of New Jersey: Light Safety Camera program (An Analysis of New Jersey: Light Safety Camera program, April, 2013) hay bài viết của tác giả John Dunham and Associates, 2012, American Traffic Solutions “Cost – Benefit Analysis. The Impact of Red - Light Safety cameras on Crashes Resulting Savings to Commuters: Methodology and Documentation (prepared of ATS American Traffic Solutions)... Những bài viết này đã tập trung phân tích các khía cạnh khác nhau của nguyên nhân và điều kiện của tình hình tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông ở Hoa Kỳ, từ đó đề xuất các giải pháp, trong đó đáng chú ý là giải pháp áp dụng hệ thống đèn đỏ - máy quay camera giám sát để khắc phục và hạn chế tai nạn giao thông.

Ở Pháp: Bài viết của tác giả Laurent Etienne Blais với tựa đề “Accident Analysis and prevention” (2003) tạm dịch là “Nghiên cứu, phân tích tai nạn và

cách phòng ngừa”. Từ việc phân tích tai nạn giao thông, nguyên nhân và điều kiện của nó, kết quả của việc triển khai chương trình camera giám sát tốc độ ở Pháp tháng 9 năm 2003. Nguyên nhân và điều kiện của tai nạn giao thông cũng được đề cập nghiên cứu khá sâu trong tác phẩm “The Causes, Ecology and Prevention of Traffic Accidents: With Emphasis Upon Traffic Medicine, Epidemiology, Sociology and Logistics” (1971), tạm dịch là “Các nguyên nhân và phòng ngừa tai nạn giao thông nhìn từ góc độ y học giao thông, dịch tễ học, xã hội học” của tác giả H. J. Roberts. Đây là công trình nghiên cứu công phu mang tính chất đa ngành, liên ngành y học – xã hội học hướng vào lý giải nguyên nhân của tai nạn giao thông và xây dựng các giải pháp khắc phục.

Tại Châu Á: Trong số những công trình nghiên cứu đã được công bố, đáng chú ý là công trình nghiên cứu của tác giả Gururaj. G có tựa đề “Alcohol and road traffic injuries in South Asia challenges for prevention”, tạm dịch là “Rượu và tai nạn giao thông đường bộ ở Nam Á: thách thức đối với công tác phòng, chống”, được ông thực hiện dựa theo nguồn (số liệu) của Viện Sức khỏe tâm thần và khoa học thần kinh Bangalore, Ấn Độ. Bên cạnh đó, Ấn Độ cũng tăng cường thực hiện các giải pháp cụ thể, trong đó có giải pháp tuyên truyền, phổ biến rộng rãi và dễ hiểu trong nhân dân về tai nạn giao thông đường bộ ở Ấn độ và các bước ngăn chặn “Steps to be taken for Preventing road accidents in India”.

Ở nhiều quốc gia thuộc khu vực Châu Á Thái Bình Dương: Tác giả S. P. Kumara – thành viên của nhóm nghiên cứu giao thông vận tải của Khoa kỹ thuật dân dụng và môi trường thuộc Đại học Southampton, Vương quốc Anh và H. C. Chin thuộc Sở Xây dựng, Đại học Quốc gia Singapore, đã phối hợp nghiên cứu và công bố bài viết “Study of Fatal Traffic Accidents in Asia Pacific Countries” tạm dịch là “Nghiên cứu về tai nạn giao thông chết người tại các nước Châu Á Thái Bình Dương” trên Tạp chí của Ban Nghiên cứu Giao thông vận tải của Viện hàn lâm khoa học Quốc gia Singapore. Bài viết đi sâu phân tích mối liên hệ tương quan giữa tỷ lệ tai nạn giao thông đường bộ gây tử vong ở các nước Châu Á Thái Bình Dương với tình trạng kinh tế xã hội của các nước đó, từ đó tìm ra các yếu tố

xác định có thể cung cấp thông tin cần thiết cho việc lập kế hoạch xây dựng cơ sở hạ tầng và ngân sách cho phát triển. Điều cần nhấn mạnh là các tác giả đã xây dựng “Mô hình của phương pháp phân tích tai nạn” để đưa ra các giải pháp phòng, chống có hiệu quả.

Ở Trung Quốc: Số người vi phạm an toàn giao thông đường bộ ở quốc gia này cũng chiếm tỷ lệ khá cao. Điều đáng nói là con số đó đang có xu hướng gia tăng 10 % mỗi năm [124]. Trung Quốc cũng đã thành lập Văn phòng quản lý giao thông Bắc Kinh (Beijing traffic management bureau), nơi trao đổi và cung cấp những thông tin cần thiết để đưa ra những biện pháp giảm thiểu ùn tắc và tai nạn giao thông. Chính phủ Trung Quốc đã đưa ra những mục tiêu hành động như: “Năm chân chính và Ba tăng cường” trong bài viết “China’s road traffic accidents in the first half of 2009” (Tai nạn giao thông đường bộ của Trung Quốc trong nửa đầu năm 2009) đăng ngày 20/7/2009.

Nghiên cứu tình hình tai nạn giao thông ở một số quốc gia ở Tây Thái Bình Dương, Đông Nam Á và Châu Á, Gérard Lautrédou người đứng đầu Hội Chữ thập đỏ Pháp tại Việt Nam đã cho công bố trên Tạp chí quốc tế Hội chữ thập đỏ và Trăng lưỡi liềm đỏ quốc tế bài viết “Road safety is no accident” (tạm dịch là An toàn giao thông là không tai nạn), trong đó ông nhận xét và đánh giá một cách tổng thể tình hình tai nạn giao thông tại một số quốc gia ở Tây Thái Bình Dương, Đông Nam Á và Châu Á phân tích nguyên nhân và điều kiện của nó, trên cơ sở đó đề xuất những biện pháp mà mỗi quốc gia cần triển khai để kiểm chế tai nạn giao thông cho phù hợp với đặc điểm về văn hoá, địa lý tự nhiên của mỗi quốc gia.

1.2. Tình hình nghiên cứu ở trong nước

1.2.1. Tình hình nghiên cứu phát triển về lý luận

Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là một trong những nhóm tội xảy ra khá phổ biến trên thực tế. Vì vậy, cho đến nay đã có không ít các công trình khoa học, các bài viết đề cập và nghiên cứu những vấn đề liên quan đến nhóm tội này. Tuy nhiên, nhóm tội này được các tác giả nghiên cứu, đề cập với

tư cách là nhóm tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ hoặc là nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng và trật tự công cộng...chưa nghiên cứu, tách bạch hẳn ra thành nhóm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ. Do đó, về lý luận của nhóm tội này cũng được các tác giả đề cập, phát triển chung với nhóm tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ hoặc là nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng và trật tự công cộng.

* Thứ nhất, nghiên cứu về khái niệm và đặc trưng pháp lý: Trong BLHS không có quy định về khái niệm về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, trong các giáo trình, tài liệu tham khảo hiện nay đa số các tác giả đều căn cứ vào Điều 8 BLHS để đưa ra khái niệm và đặc trưng pháp lý của nhóm tội này. Các tài liệu nghiên cứu, đưa ra khái niệm và đặc trưng pháp lý của nhóm tội này, hiện nay có thể kể đến một số công trình điển hình sau:

Nhóm nghiên cứu về các tội xâm phạm an toàn công cộng và trật tự công cộng, những dấu hiệu đặc trưng của nhóm tội này, bao gồm: Sách giáo trình *Luật hình sự Việt Nam phân các tội phạm* (chương X), của Học viện Khoa học xã hội do GS. TS. Võ Khánh Vinh chủ biên, được Nhà xuất bản Khoa học xã hội xuất bản năm 2014, đã căn cứ vào Điều 8 và các cấu thành tội phạm ở chương XIX BLHS năm 1999 để đưa ra khái niệm về các tội xâm phạm an toàn công cộng và trật tự công cộng. Theo sách giáo trình này thì các tội xâm phạm an toàn công cộng và trật tự công cộng là những hành vi nguy hiểm cho xã hội, được quy định tại chương XIX của BLHS, do người có năng lực trách nhiệm hình sự thực hiện một cách cố ý hoặc vô ý, xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng, gây ra những thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe của nhân dân hoặc gây thiệt hại đến tài sản của nhà Nước, tài sản của cá nhân. Trong giáo trình đã chia các tội xâm phạm an toàn công cộng và trật tự công cộng được quy định ở chương XIX thành hai nhóm: Nhóm các tội xâm phạm an toàn công cộng từ Điều 202 đến Điều 244 và Nhóm các tội xâm phạm trật tự công cộng từ Điều 245 đến Điều 256. Giáo trình cũng đưa ra các đặc trưng pháp lý chung của các tội xâm phạm an toàn công cộng và trật tự công cộng, sau đó mới nêu về dấu hiệu pháp lý và

các đặc trưng của các tội phạm cụ thể trong đó có các tội nằm trong các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

Nhóm nghiên cứu về khái niệm về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, gồm: Sách *Các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ - Một số vấn đề lý luận và thực tiễn xét xử ở Việt Nam*, của TS. Phạm Minh Tuyên do Nhà xuất bản Thanh niên xuất bản năm 2014, đã đưa ra khái niệm về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Theo tác giả các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ là những hành vi nguy hiểm cho xã hội, do những người có năng lực trách nhiệm hình sự và đủ tuổi chịu trách nhiệm hình sự thực hiện một cách cố ý hoặc vô ý, xâm phạm đến trật tự, an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác. Theo TS. Phạm Minh Tuyên thì các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ bao gồm sáu tội được quy định từ Điều 202 đến Điều 207 BLHS năm 1999. Trong sách, tác giả nêu chung về đặc trưng nhóm tội phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; trật tự và an toàn giao thông đường bộ đi cùng với nhau, không tách rời trật tự và an toàn thành hai nhóm riêng biệt.

Một số công trình nghiên cứu chia nhóm tội này thành bốn nhóm theo lĩnh vực giao thông: đường bộ, đường sắt, đường không và đường thủy, như: Sách giáo trình *Luật hình sự Việt Nam (chương XXV Tập II)*, của Trường Đại học Luật Hà Nội do GS. TS. Nguyễn Ngọc Hòa chủ biên, được Nhà xuất bản Công an nhân dân xuất bản năm 2015. Sách giáo trình đã chia các tội xâm phạm an toàn công cộng thành bốn nhóm, trong đó các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ đã được đưa vào nhóm các tội xâm phạm an toàn giao thông. Nhóm các tội xâm phạm an toàn giao thông có 22 Điều (từ Điều 202 đến Điều 223), trong nhóm tội này lại chia thành bốn nhóm nhỏ theo từng lĩnh vực giao thông, đó là nhóm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, nhóm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường sắt, nhóm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường thủy và nhóm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường hàng không. Theo sách giáo

trình này các tội xâm phạm an toàn giao thông là những hành vi nguy hiểm cho xã hội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy hoặc đường hàng không. Giáo trình này không đi vào nêu cụ thể từng tội mà nêu lên nhóm tội theo đặc điểm của chủ thể của tội phạm, như: Tội vi phạm về điều khiển (đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường không), tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông (đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường không) không bảo đảm an toàn hay tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển (đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường không).

Ngoài ra còn có một số tác giả cũng đã đưa ra các khái niệm và các đặc trưng pháp lý về nhóm các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng, như: 1) GS.TS. Đỗ Ngọc Quang, *Chương XIX - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*, Trong sách: Giáo trình Luật hình sự Việt Nam (Phần các tội phạm), GS. TSKH. Lê Cẩm chủ biên, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, 2001 (tái bản năm 2007); 2) GS. TS. Võ Khánh Vinh, *Chương X - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*, Trong sách: Giáo trình Luật hình sự Việt Nam (Phần các tội phạm), GS. TS. Võ Khánh Vinh chủ biên, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội, 2001; 3) GS. TS. Nguyễn Ngọc Hòa, *Chương XXV - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*, Trong sách: Giáo trình Luật hình sự Việt Nam (Tập II) do GS. TS. Nguyễn Ngọc Hòa chủ biên, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội, 2010; 4) TS. Phạm Văn Beo, *Bài 10 - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*, Trong sách: Luật hình sự Việt Nam (Quyển 2 - Phần các tội phạm), Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội, 2010; 5) TS. Cao Thị Oanh (chủ biên), *Chương X - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*, Nxb Giáo dục, Hà Nội, 2010; v.v...

* Thứ hai nhóm các sách đi sâu vào nghiên cứu, bình luận các dấu hiệu, đặc trưng pháp lý, cấu thành tội phạm của từng tội danh cụ thể được quy định trong BLHS, các hoạt động phòng ngừa tai nạn giao thông đường bộ ở Việt Nam, bao gồm: 1) ThS. Đinh Văn Quế, *Bình luận khoa học chuyên sâu Bộ luật hình sự - Phần các tội phạm, Tập VI - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công*

cộng, Nxb Thành phố Hồ Chí Minh, 2005; 2) ThS. Hoàng Đình Ban, *Hoạt động phòng ngừa tai nạn giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội, 2008; 3) TS. Trần Minh Hưởng, *Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng, trật tự quản lý hành chính*, Nxb Văn hóa Dân tộc, Hà Nội, 2002; 4) TS. Nguyễn Đức Mai, *Chương XIX - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*, Trong sách: *Bình luận khoa học Bộ luật hình sự Việt Nam năm 1999*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội, 2001; 5) Cao Thị Oanh, Lê Đăng Doanh, *Bình Luận khoa học Bộ luật hình sự năm 2015*, Nxb Lao động, Hà Nội, 2015; Trần Văn Luyện, Phùng Thế Vắc, Lê văn Thu, Nguyễn Mai Bộ, Phạm Thanh Bình, Nguyễn Ngọc Hà, Phạm Thị Thu, *Bình Luận khoa học Bộ luật hình sự năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017- Phần các tội phạm*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội, 2018 v.v...

1.2.2. Tình hình nghiên cứu cụ thể các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Trong thời gian qua các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ mặc dù đã được nhiều tác giả nghiên cứu, nhưng đi vào nghiên cứu tội phạm đứng trên phương diện tội phạm học, hoặc nghiên cứu một tội danh cụ thể trong nhóm tội. Việc định tội danh và quyết định hình phạt đối với các các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ không có nhiều công trình được nghiên cứu, tuy nhiên cũng có một số công trình, bài viết nghiên cứu đi sâu lĩnh vực định tội danh nói chung và định tội danh, tranh luận tội danh cụ thể, xác định lỗi trong nhóm tội này xoay quanh theo hướng nghiên cứu các yếu tố cấu thành tội phạm: khách thể của tội phạm, mặt khách quan của tội phạm, chủ thể của tội phạm, mặt chủ quan của tội phạm và hình phạt đối với loại tội này.

Các công trình này phải kể đến các luận án tiến sĩ, luận văn thạc sĩ luật học như:

Luận án tiến sĩ Luật học “*Các biện pháp đấu tranh phòng, chống tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ở Thủ đô Hà Nội*”, năm 2001 của tác giả Bùi Kiến Quốc. Luận án đã phân tích quá trình hình thành

tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ và quy định của tội phạm trong BLHS. Luận án nghiên cứu làm rõ vấn đề lý luận về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, đánh giá thực trạng và đưa ra các giải pháp phòng, chống tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ở Thủ đô Hà Nội.

Luận văn thạc sĩ Luật học “*Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo luật hình sự Việt Nam (trên cơ sở số liệu địa bàn tỉnh Bình Phước)*”, năm 2013 của tác giả Trần Văn Thảo. Luận văn đã đi vào nghiên cứu các vấn đề lý luận xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, quy định các tội danh cụ thể trong BLHS của Việt Nam cũng như của một số nước trên thế giới. Tác giả so sánh với một số tội danh hay nhầm lẫn với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong BLHS. Từ đó tác giả đánh thực trạng xét xử các tội này trên địa bàn tỉnh Bình Phước và đưa ra các giải pháp hoàn thiện các quy định của BLHS về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

Luận văn thạc sĩ Luật học “*Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ từ thực tiễn các Tòa án quân sự tại Việt Nam hiện nay*”, năm 2015 của tác giả Lê Ngọc Tuấn. Luận văn đã đi vào nghiên cứu vấn đề lý luận về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, thực tiễn xét xử các tội điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ở các TAQS tại Việt Nam. Luận văn đánh giá thực trạng xét xử tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ và đưa ra một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả xét xử tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ở các TAQS tại Việt Nam.

Ngoài ra còn có một số tác giả đi vào nghiên cứu một vấn đề cụ thể của tội phạm, như định tội danh, xác định lỗi, hay cần đưa các hành vi sử dụng rượu, bia thành các tội danh cụ thể, xác định tình tiết tăng nặng trong các vụ án giao thông và đưa ra các giải pháp cụ thể hướng tới nhận thức chung về pháp luật cũng như về các tội phạm trong lĩnh vực giao thông đường bộ. Các công trình nghiên cứu này phải kể đến như: 1) Võ Khánh Vinh (2014), Giáo trình sau đại học: *Lý luận*

chung về định tội danh, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội; 2) Võ Khánh Vinh (2003), *Thay đổi định tội danh, một số vấn đề lý luận và thực tiễn*, Tạp chí Tòa án nhân dân, năm 2003 ; 3) ThS. Lê Văn Luật, *Xác định lỗi trong các vụ án tai nạn giao thông*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 6/2005; 4) ThS. Huỳnh Quốc Hùng, *Một số vấn đề về định tội và định khung tăng nặng trong các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 9/2007; 5) Phạm Thái Quý, *Những trở trở từ thực tiễn xét xử các vụ án về tai nạn giao thông đường bộ*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 22/2008; 6) Đinh Văn Quế, *Một số ý kiến về khoản tiền bù đắp về tinh thần do bị xâm phạm về tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm, uy tín quy định tại bộ luật dân sự*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 20/2009; 7) An Văn Khoái, *Những bất cập trong quy định về bồi thường thiệt hại do tính mạng bị xâm hại*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 23/2010; 8) Trần Hữu Tráng, *Cần hình sự hóa hành vi sử dụng rượu, bia hoặc các chất kích thích khác mà vẫn điều khiển các phương tiện giao thông để phòng ngừa tai nạn*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 16/2012; 9) Trình Minh Hùng, *Xác định lỗi như thế nào để xét xử cho đúng*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 12/2013; 10) Cao Việt Cường, *Một số kiến nghị nhằm hoàn thiện quy định tại Điều 202 BLHS 1999 tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 4/2014; 11) Bùi Huy Trung, *Xác định trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ án “Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ”*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 2/2016; v.v...

1.3. Đánh giá tình hình nghiên cứu

Qua nghiên cứu các công trình nghiên cứu khoa học trong và ngoài nước có liên quan đến đề tài luận án “Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo pháp luật hình sự Việt Nam từ thực tiễn xét xử của các TAQS ở Việt Nam”, tác giả nêu ra đánh giá của mình như sau:

1.3.1. Về kết quả nghiên cứu mà luận án sẽ kế thừa, tiếp tục phát triển

Các công trình, bài viết nghiên cứu đã làm rõ nhiều nội dung liên quan đến các tội xâm phạm an toàn giao thông nói chung, đã đưa ra một số khái niệm

về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông vận tải, hay khái niệm về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ hoặc khái niệm về các tội xâm phạm trật tự công cộng, an toàn công cộng. Mỗi công trình, bài viết đã làm rõ về một lĩnh vực, một tội danh cụ thể trong nhóm tội hoặc đưa ra khái niệm về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông vận tải và đưa ra khái niệm về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ... Có công trình đã đề cập tới nhóm các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ nói chung nhưng chỉ tập trung vào một số khía cạnh nhất định như về phần lý luận chung hoặc về một vấn đề cụ thể như lỗi hay quyết định hình phạt về một tội cụ thể trong nhóm tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Việc nghiên cứu này có ý nghĩa quan trọng, giúp tác giả có cách nhìn nhận chung về nhóm tội xâm phạm trật tự, an toàn công cộng, từ đó tác giả có cơ sở tách bạch nhóm tội xâm phạm trật tự và nhóm tội xâm phạm an toàn giao thông và đi sâu vào nghiên cứu nhóm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ cả về lý luận và thực tiễn áp dụng.

Một số công trình lại tập trung vào nghiên cứu các tội phạm cụ thể dưới góc độ tội phạm học, nên chủ yếu đề cập và tìm hiểu các nguyên nhân của các hành vi vi phạm về điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ hoặc nguyên nhân xảy ra các tai nạn giao thông. Trên cơ sở này, tác giả tiếp thu và tiếp tục nghiên cứu tiếp để tìm ra được nguyên nhân cũng như đưa ra được giải pháp không những để hoàn thiện pháp luật về nhóm tội này mà còn giúp phòng ngừa tội phạm.

Nhìn chung những vấn đề nghiên cứu đề cập về nhóm tội khá nhiều nhưng còn dàn trải, chưa chỉ rõ nhóm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ. Khi có BLHS năm 2015 và BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017, các hành vi trong cấu thành tội phạm có những thay đổi, bổ sung, đồng thời quá trình áp dụng các quy định của pháp luật trên thực tiễn vẫn còn có vướng mắc, hạn chế cần được kiến nghị sửa đổi cho phù hợp với thực tiễn xét xử cũng như yêu cầu của xã hội, dù rằng BLHS mới vừa được ban hành. Vì vậy, tác giả kế thừa công trình nghiên cứu về lý luận và thực tiễn, đồng thời đi sâu hơn

vào nghiên cứu các vấn đề về định tội danh cũng như quyết định hình phạt về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trên nền tảng của các công trình đã được các tác giả đề cập và tìm ra những thiếu sót, vướng mắc trong quá trình áp dụng pháp luật trên thực tiễn xét xử, từ đó đưa ra các giải pháp góp phần hoàn thiện các quy định của pháp luật về nhóm tội này.

1.3.2. Những vấn đề đặt ra cần tiếp tục được nghiên cứu trong luận án

Luận án kế thừa những kết quả quan trọng, phù hợp của các công trình nghiên cứu trước đã đạt được để áp dụng, giải quyết các vấn đề trong luận án đặt ra, những nội dung cần nghiên cứu trong đề tài là:

Một là: Làm sáng tỏ khái niệm, đặc trưng pháp lý của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ; đặc điểm của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các Tòa án quân sự ở Việt Nam; quá trình phát triển và các quy định của pháp luật hình sự Việt Nam từ năm 1945 đến nay về nhóm tội phạm này.

Hai là: Phân tích các quy định của BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 và các văn bản hướng dẫn của cơ quan có thẩm quyền nhằm làm sáng tỏ các dấu hiệu pháp lý của các tội cụ thể trong nhóm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ. Phân biệt với một số tội phạm có liên quan đến nhóm tội danh này quy định trong Bộ luật hình sự và nghiên cứu các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của một số nước trên thế giới để tìm ra những điểm tiến bộ của các nước này mà Việt Nam có thể kế thừa, học hỏi trong công tác lập pháp.

Ba là: Đánh giá về thực tiễn định tội danh và quyết định hình phạt đối với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ từ thực tiễn xét xử của TAQS ở Việt Nam. Qua đó tìm ra những bất cập, vướng mắc trong thực tiễn áp dụng các quy định của BLHS hiện hành về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ và nguyên nhân của những bất cập, vướng mắc đó.

Bốn là: Đề xuất một số kiến nghị và giải pháp hoàn thiện các quy định của pháp luật cũng như nhằm nâng cao hiệu quả áp dụng pháp luật trong xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong thời gian tới.

KẾT LUẬN CHƯƠNG I

Qua nghiên cứu, tác giả thấy rằng, các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là một nội dung quan trọng được nhiều học giả không chỉ ở trong nước mà còn ở nhiều quốc gia trên thế giới quan tâm nghiên cứu. Ở nước ngoài, mặc dù các tác giả không đi vào nghiên cứu cụ thể các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, nhưng các tác giả đã đi nghiên cứu ở các khía cạnh liên quan đến vấn đề giao thông, an toàn giao thông cũng như điều kiện, nguyên nhân sinh ra tai nạn giao thông và một số yếu tố tác động phát sinh tội phạm trong lĩnh vực này. Về tình hình nghiên cứu trong nước, cho đến nay đã có không ít các công trình khoa học, các bài viết đề cập và nghiên cứu những vấn đề liên quan đến các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ. Tuy nhiên, các công trình nghiên cứu mới chỉ đề cập đến nhóm tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng và trật tự công cộng nói chung hoặc đi vào nghiên cứu các tội cụ thể của nhóm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ...

Có thể nói, cho đến nay chưa có một công trình nào nghiên cứu một cách tổng thể, hệ thống và sâu sắc về nhóm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, đặc biệt là kể từ khi BLHS năm 2015 và BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 có hiệu lực thi hành với nhiều sửa đổi, bổ sung đối với các hành vi trong cấu thành tội phạm cũng như hình phạt trong nhóm tội này. Vì vậy, với mong muốn làm sáng tỏ những vấn đề lý luận cũng như thực tiễn áp dụng các quy định của pháp luật hiện hành về các tội phạm xâm phạm an toàn giao thông đường bộ tại các TAQS, luận án sẽ kế thừa những kết quả quan trọng, phù hợp của các công trình nghiên cứu trước đã đạt được để áp dụng, giải quyết các vấn đề trong luận án đặt ra.

Chương 2

NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VÀ PHÁP LUẬT VỀ CÁC TỘI XÂM PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

2.1. Khái niệm, các yếu tố cấu thành các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ và đặc điểm của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các Tòa án quân sự ở Việt Nam

2.1.1. Khái niệm và các yếu tố cấu thành các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

2.1.1.1. Khái niệm về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

“Tội phạm là hành vi nguy hiểm cho xã hội được quy định trong BLHS, do người có năng lực trách nhiệm hình sự hoặc pháp nhân thương mại thực hiện một cách cố ý hoặc vô ý, xâm phạm độc lập, chủ quyền, thống nhất, toàn vẹn lãnh thổ Tổ quốc, xâm phạm chế độ chính trị, chế độ kinh tế, nền văn hoá, quốc phòng, an ninh, trật tự, an toàn xã hội, quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, xâm phạm quyền con người, quyền, lợi ích hợp pháp của công dân, xâm phạm những lĩnh vực khác của trật tự pháp luật xã hội chủ nghĩa mà theo quy định của Bộ luật này phải bị xử lý hình sự”[17].

Do đó, khi đi tìm hiểu các khái niệm về các loại tội phạm nói chung đều phải xuất phát từ khái niệm tội phạm này và các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ cũng không phải là trường hợp ngoại lệ. Khái niệm nêu trên nó cũng hàm chứa dấu hiệu của các tội xâm phạm an toàn giao thông. Vì vậy, đây là cơ sở pháp lý để xem xét và xác định hành vi nào là tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ. Các dấu hiệu cụ thể của tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, bao gồm:

* Dấu hiệu thứ nhất của tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ phải là hành vi nguy hiểm cho xã hội

Hành vi nguy hiểm cho xã hội là hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho xã hội hoặc trong trường hợp có khả năng thực

tế dẫn đến hậu quả gây ra các thiệt hại cho các quan hệ xã hội được luật hình sự bảo vệ. Các thiệt hại do hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây ra cho các quan hệ xã hội bao gồm: tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác. Vì vậy, trường hợp vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho chính bản thân người vi phạm mà không gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác, thì không bị coi là tội phạm. Hành vi phạm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ bao gồm hành động và không hành động.

- Hành động phạm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là làm một việc mà pháp luật hình sự cấm không được làm như:

Hành vi tham gia giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng, gây thiệt hại cho sức khỏe mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên hoặc tài sản của người khác từ 100.000.000 đồng trở lên trong các trường hợp: “bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn; không chấp hành hiệu lệnh của người điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông”[17, tr. 285];

Hành vi cản trở giao thông đường bộ mà gây thiệt hại cho tính mạng, gây thiệt hại cho sức khỏe mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên hoặc tài sản của người khác từ 100.000.000 đồng trở lên trong các trường hợp: “đào, khoan, xẻ, san lấp trái phép công trình giao thông đường bộ; đặt, để, đổ trái phép vật liệu, phế thải, rác thải, vật sắc nhọn, chất gây trơn hoặc chướng ngại vật khác gây cản trở giao thông đường bộ; tháo dỡ, di chuyển trái phép, làm sai lệch, che khuất hoặc phá hủy biển báo hiệu, đèn tín hiệu, cọc tiêu, gương cầu, dải phân cách hoặc thiết bị an toàn giao thông đường bộ khác; mở đường giao cắt trái phép qua đường bộ, đường có dải phân cách; sử dụng trái phép lề đường, hè phố, phần đường xe chạy, hành lang an toàn đường bộ hoặc vi phạm quy định về bảo đảm an toàn giao thông khi thi công trên đường bộ”[17, tr.286];

Gây thiệt hại cho tính mạng, gây thiệt hại cho sức khỏe mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên hoặc tài sản của người khác từ 100.000.000 đồng trở lên đối với

hành vi “đưa vào sử dụng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, xe máy chuyên dùng rõ ràng không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật”[17, tr.288];

Hành vi điều động “người không có giấy phép lái xe, không đủ sức khỏe, độ tuổi để điều khiển phương tiện hoặc người đang trong tình trạng có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ còn vượt quá mức quy định, có sử dụng chất ma túy, chất kích thích mạnh khác hoặc không đủ các điều kiện khác theo quy định của pháp luật” [55,tr.289], mà gây thiệt hại cho tính mạng, gây thiệt hại cho sức khỏe mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên hoặc tài sản của người khác từ 100.000.000 đồng trở lên;

Điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng, gây thiệt hại cho sức khỏe mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên hoặc tài sản của người khác từ 100.000.000 đồng trở lên đối với hành vi giao cho “người mà biết rõ người đó không có giấy phép lái xe hoặc đang trong tình trạng có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ còn vượt quá mức quy định, có sử dụng chất ma túy, chất kích thích mạnh khác hoặc không đủ các điều kiện khác theo quy định của pháp luật”[17, tr.291];

Hành vi “tổ chức trái phép việc đưa xe ô tô, xe máy hoặc các loại xe khác có gắn động cơ”[17, tr.292];

Hoặc gây thiệt hại cho người khác mà tỷ lệ tổn thương cơ thể từ 31% trở lên đối với hành vi “đưa trái phép xe ô tô, xe máy hoặc các loại xe khác có gắn động cơ”[17, tr.294].

- Hành vi phạm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được thực hiện dưới dạng không hành động là trường không làm một việc mà pháp luật bắt buộc phải làm như:

Hành vi tham gia giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng, gây thiệt hại cho sức khỏe mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên hoặc tài sản của người khác từ 100.000.000 đồng trở lên trong các trường hợp: không có giấy phép lái xe theo quy định;

trong tình trạng có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá mức quy định, có sử dụng chất ma túy hoặc chất kích thích mạnh khác;

Hành vi cản trở giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng, gây thiệt hại cho sức khỏe mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên hoặc tài sản của người khác từ 100.000.000 đồng trở lên trong các trường hợp: vi phạm quy định về bảo đảm an toàn giao thông khi thi công trên đường bộ .

* Dấu hiệu thứ hai của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là phải được quy định trong Bộ luật hình sự

“Chỉ người nào phạm một tội đã được BLHS quy định mới phải chịu trách nhiệm hình sự” [17]. Do đó, chỉ người nào phạm một trong các tội danh sau đây được quy định trong BLHS mới phải chịu trách nhiệm hình sự về tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, gồm: Điều 260 tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ; Điều 261 tội cản trở giao thông đường bộ; Điều 262 tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, xe máy chuyên dùng không bảo đảm an toàn; Điều 263 tội điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện tham gia giao thông đường bộ; Điều 264 tội giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện tham gia giao thông đường bộ; Điều 265 tội tổ chức đua xe trái phép; Điều 266 tội đua xe trái phép. Vì vậy, không thể có tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nếu như hành vi phạm tội đó không được mô tả và quy định tại một điều luật cụ thể ở phần các tội phạm của BLHS.

* Dấu hiệu thứ ba của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là do người có năng lực trách nhiệm hình sự thực hiện

Người có năng lực trách nhiệm hình sự là người đạt độ tuổi do pháp luật hình sự quy định, có khả năng nhận thức và điều khiển hành vi của mình. “Người từ đủ 16 tuổi trở lên phải chịu trách nhiệm hình sự về mọi tội phạm, trừ những tội phạm mà Bộ luật này có quy định khác. Người từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi phải chịu trách nhiệm hình sự về tội phạm rất nghiêm trọng, tội phạm đặc biệt nghiêm trọng quy định tại một trong các điều 123, 134, 141, 142, 143, 144,

150, 151, 168, 169, 170, 171, 173, 178, 248, 249, 250, 251, 252, 265, 266, 286, 287, 289, 290, 299, 303 và 304 của Bộ luật này” [55, tr.14]. Năng lực trách nhiệm hình sự được Nhà nước ta quy định theo phương pháp loại trừ, tức là khẳng định tình trạng không có năng lực trách nhiệm hình sự là gì và nếu không phải là tình trạng đó, thì là tình trạng có năng lực trách nhiệm hình sự. Theo quy định tại Điều 21 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017, người thực hiện một hành vi nguy hiểm cho xã hội trong khi đang mắc bệnh tâm thần, một bệnh khác làm mất khả năng nhận thức hoặc khả năng điều khiển hành vi của mình là người không có năng lực trách nhiệm hình sự. Họ không phải chịu trách nhiệm hình sự.

Tuy nhiên, để trừng trị những người phạm tội do dùng rượu, bia hoặc các chất kích thích mạnh, Nhà nước vẫn truy cứu trách nhiệm hình sự đối với họ. Mặc dù trong thực tế có người do say rượu, bia hoặc do dùng chất kích thích mạnh mà không nhận thức được hành vi họ thực hiện là nguy hiểm cho xã hội hoặc mất khả năng điều chỉnh hành vi của mình trong khi phạm tội. Cho nên, tại Điều 13 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 quy định: *“Người phạm tội trong tình trạng mất khả năng nhận thức hoặc khả năng điều khiển hành vi của mình do dùng rượu, bia hoặc chất kích thích mạnh khác, thì vẫn phải chịu trách nhiệm hình sự”*. Tại khoản 2 Điều 260 BLHS còn quy định phạm tội *“Trong tình trạng có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá mức quy định, có sử dụng chất ma túy hoặc chất kích thích mạnh khác”* là tình tiết tăng nặng định khung hình phạt đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ.

* Dấu hiệu thứ tư của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là tính có lỗi của tội phạm

Đây là một nguyên tắc cơ bản của luật hình sự. Nội dung của nguyên tắc này là “không có tội nếu như không có lỗi” [17]. Lỗi là thái độ tâm lý của người thực hiện tội phạm đối với hành vi nguy hiểm cho xã hội mà họ thực hiện và với hậu quả cho xã hội do hành vi đó gây ra. Lỗi của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được thể hiện dưới hình thức lỗi vô ý hoặc cố ý.

Vô ý phạm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là thuộc một trong các trường hợp vô ý vì tự tin và vô ý vì cầu thả, cụ thể:

“Người phạm tội tuy thấy trước hành vi của mình có thể gây ra hậu quả nguy hại cho xã hội, nhưng cho rằng hậu quả đó sẽ không xảy ra hoặc có thể ngăn ngừa được; Người phạm tội không thấy trước hành vi của mình có thể gây ra hậu quả nguy hại cho xã hội, mặc dù phải thấy trước và có thể thấy trước hậu quả đó”[17, tr.13].

Trong nhóm tội này, chủ yếu được thực hiện dưới hình thức lỗi vô ý, gồm: Điều 260 tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ; Điều 261 tội cản trở giao thông đường bộ; Điều 262 tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, xe máy chuyên dùng không bảo đảm an toàn; Điều 263 tội điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện tham gia giao thông đường bộ; Điều 264 tội giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

Cố ý phạm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là phạm tội trong những trường hợp:

“Người phạm tội nhận thức rõ hành vi của mình là nguy hiểm cho xã hội, thấy trước hậu quả của hành vi đó và mong muốn hậu quả xảy ra; Người phạm tội nhận thức rõ hành vi của mình là nguy hiểm cho xã hội, thấy trước hậu quả của hành vi đó có thể xảy ra, tuy không mong muốn nhưng vẫn có ý thức để mặc cho hậu quả xảy ra” [17, tr.13].

Như vậy các tội được thực hiện với lỗi cố ý đó là: Điều 265 tội tổ chức đua xe trái phép và Điều 266 tội đua xe trái phép.

* Dấu hiệu thứ năm của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là tính phải chịu hình phạt của tội phạm

Trong BLHS, tội phạm và hình phạt là hai chế định quan trọng luôn đi liền với nhau. Nhà nước quy định hành vi nào là tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ và hình phạt có thể áp dụng đối với người phạm một trong các tội cụ thể được quy định từ Điều 260 đến Điều 266 của BLHS.

Hình phạt là biện pháp cưỡng chế nghiêm khắc nhất của Nhà nước nhằm tước bỏ hoặc hạn chế quyền, lợi ích của người phạm tội. Mục đích của hình phạt là trừng trị người phạm tội; giáo dục họ trở thành người có ích cho xã hội, có ý thức tuân theo pháp luật và các quy tắc của cuộc sống xã hội chủ nghĩa; ngăn ngừa họ phạm tội mới và giáo dục người khác tôn trọng pháp luật, đấu tranh phòng ngừa và chống tội phạm.

Theo quy định tại Điều 32 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017, thì hình phạt đối với người phạm tội bao gồm hình phạt chính và hình phạt bổ sung. Đối với mỗi tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, người phạm tội chỉ bị áp dụng một hình phạt chính và có thể bị áp dụng một hoặc một số hình phạt bổ sung.

Hình phạt chính có thể áp dụng đối với người phạm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ bao gồm: phạt tiền, cải tạo không giam giữ, tù có thời hạn hoặc tù chung thân.

Hình phạt bổ sung là cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định được áp dụng khi xét thấy nếu để người bị kết án về tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ đảm nhiệm chức vụ, hành nghề hoặc làm công việc đó, thì có thể gây nguy hại cho xã hội. Thời hạn cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm, kể từ ngày chấp hành xong hình phạt tù hoặc từ ngày bản án có hiệu lực pháp luật nếu hình phạt chính là cảnh cáo, phạt tiền, cải tạo không giam giữ hoặc trong trường hợp người bị kết án được hưởng án treo.

Tóm lại, các dấu hiệu nêu ở trên là những dấu hiệu chung của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ. Các dấu hiệu này là cơ sở để phân biệt tội phạm và vi phạm chưa cấu thành tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ. Chúng được thể hiện trong cấu thành tội phạm và là tổng hợp những dấu hiệu chung có tính chất đặc trưng cho loại tội phạm này được quy định trong BLHS.

Căn cứ vào các dấu hiệu trên, có thể đưa ra khái niệm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ như sau:

Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là những hành vi nguy hiểm cho xã hội, được quy định trong Bộ luật hình sự, do người có năng lực trách nhiệm hình sự thực hiện một cách có lỗi, xâm phạm đến an toàn giao thông đường bộ, gây thiệt hại về tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác hay tài sản của nhà nước và xã hội.

2.1.1.2. Các yếu tố cấu thành các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Các yếu tố cấu thành tội phạm là những dấu hiệu chung có tính chất đặc trưng cho loại tội phạm cụ thể được quy định trong luật hình sự. Cũng giống như các tội phạm khác, các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ có bốn yếu tố cấu thành tội phạm là: khách thể, chủ thể, mặt khách quan và mặt chủ quan.

** Khách thể của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ*

Khách thể của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là sự an toàn của hoạt động giao thông đường bộ và an toàn tính mạng, sức khỏe của công dân, tài sản của Nhà nước, tập thể và công dân. Bởi vì, hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại hoặc tạo khả năng gây ra các thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác. Nhà nước quy định xử lý bằng pháp luật hình sự đối với các hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ không những chỉ nhằm mục đích bảo đảm an toàn công cộng mà còn bảo vệ tính mạng, sức khỏe của công dân, tài sản của nhà nước, của tập thể và của công dân.

** Mặt khách quan của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ*

Về mặt khách quan, các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là những tội phạm có cấu thành vật chất. Do vậy, mặt khách quan của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ bao gồm các yếu tố: hành vi khách quan, hậu quả do hành vi phạm tội gây ra, mối quan hệ nhân quả giữa hành vi phạm tội và hậu quả do hành vi phạm tội gây ra.

Hành vi phạm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là những hành vi được quy định tại các điều từ Điều 260 đến Điều 266 BLHS, bao gồm: hành vi vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ; hành vi cản trở giao

thông đường bộ; hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, xe máy chuyên dùng không bảo đảm an toàn; hành vi điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện tham gia giao thông đường bộ; hành vi giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện tham gia giao thông đường bộ; hành vi tổ chức đua xe trái phép và hành vi đua xe trái phép.

Hậu quả do hành vi phạm tội gây ra là thiệt hại về người, về tài sản do hành vi phạm tội của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ gây ra, bao gồm thiệt hại về tính mạng, sức khỏe và thiệt hại về tài sản. Theo quy định tại các Điều 260, 261, 262, 263, 264, 265 và 266 BLHS, thì chỉ bị coi là phạm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ khi gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại cho sức khỏe của người khác từ 61% trở lên hoặc sức khỏe của 2 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 61%, hoặc thiệt hại tài sản của người khác từ 100 triệu đồng trở lên. Riêng hành vi “tổ chức đua xe trái phép” thì hậu quả xảy ra không phải là dấu hiệu bắt buộc.

Hậu quả phải do hành vi phạm tội gây ra. Nghĩa là phải có mối quan hệ nhân quả giữa hành vi phạm tội và hậu quả. Đây là mối quan hệ khách quan luôn tồn tại giữa hành vi khách quan và hậu quả của hành vi khách quan đó. Được coi là có mối quan hệ nhân quả giữa hành vi phạm tội và hậu quả do hành vi phạm tội gây ra khi có đủ các căn cứ sau đây: về mặt thời gian thì hành vi phạm tội phải xảy ra trước hậu quả nguy hiểm cho xã hội; hành vi phạm tội phải chứa đựng khả năng thực tế làm phát sinh hậu quả nguy hiểm cho xã hội và hậu quả nguy hiểm cho xã hội là sự hiện thực hoá khả năng thực tế làm phát sinh hậu quả của hành vi phạm tội.

Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được coi là hoàn thành từ thời điểm gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại cho sức khỏe, tài sản của người khác. Tội tổ chức đua xe trái phép hoàn thành khi có các cuộc đua xe trái phép của những người tổ chức đua xe trái phép.

Đối với hành vi cản trở giao thông đường bộ, thì cũng bị coi là phạm tội trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu

không được ngăn chặn kịp thời. Trường hợp này, tội phạm được coi là hoàn thành từ thời điểm thực hiện hành vi cản trở giao thông đường bộ tạo ra khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời.

* Mặt chủ quan của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Mặt chủ quan của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ chỉ bao gồm một yếu tố lỗi mà không bao gồm yếu tố động cơ, mục đích. Lỗi là thái độ tâm lý của người phạm tội đối với hành vi nguy hiểm cho xã hội do mình thực hiện và đối với hậu quả do hành vi phạm tội gây ra được biểu hiện dưới hình thức cố ý hoặc vô ý.

Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được thực hiện do lỗi vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cầu thả. Dưới hình thức lỗi vô ý do quá tự tin, người phạm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ tuy thấy trước hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ do mình thực hiện có thể gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, nhưng cho rằng hậu quả đó sẽ không xảy ra hoặc có thể ngăn ngừa được. Còn dưới hình thức lỗi vô ý do cầu thả, thì người phạm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ tuy không thấy trước hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ do mình thực hiện có thể gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, mặc dù phải thấy trước và có thể thấy trước hậu quả đó.

* Chủ thể của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Chủ thể của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là bất kỳ người nào đạt độ tuổi nhất định và có năng lực trách nhiệm hình sự, đây là chủ thể của các tội: tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, tội cản trở giao thông đường bộ, tội tổ chức đua xe trái phép và tội đua xe trái phép.

Chủ thể của tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn là người đạt độ tuổi chịu trách nhiệm hình sự, có năng lực trách nhiệm hình sự và có trách nhiệm, quyền hạn trực tiếp trong việc cho phép sử dụng hoặc điều động phương tiện giao thông đường bộ tham gia giao thông.

Chủ thể của tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là người đạt độ tuổi chịu trách nhiệm hình sự, có năng lực trách nhiệm hình sự và có thẩm quyền trong việc quản lý hoặc điều động lái xe.

Về tuổi chịu trách nhiệm hình sự, thì chỉ người từ 16 tuổi trở lên mới phải chịu trách nhiệm hình sự về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ. Người từ đủ 14 đến dưới 16 tuổi chỉ phải chịu trách nhiệm hình sự về tội phạm rất nghiêm trọng, tội phạm đặc biệt nghiêm trọng quy định tại Điều 265 về tội tổ chức đua xe trái phép và Điều 266 về tội đua xe trái phép.

Người có năng lực trách nhiệm hình sự trong các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là người thực hiện hành vi nguy hiểm cho xã hội khi người đó không ở trong tình trạng “mắc bệnh tâm thần hoặc bệnh khác làm mất khả năng nhận thức hoặc khả năng điều khiển hành vi của mình” [46].

2.1.2. Đặc điểm của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các Tòa án quân sự ở Việt Nam

Trong hoạt động xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền của TAND nói chung và của các TAQS nói riêng là một hình thức cụ thể của áp dụng pháp luật. Khi thực hiện việc áp dụng pháp luật, các chủ thể áp dụng pháp luật đều phải tuân thủ những nguyên tắc chung và quy định chung, tuy nhiên bên cạnh đó trong hoạt động xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của TAQS vẫn mang một số đặc điểm riêng biệt xuất phát từ quy định về thẩm quyền xét xử của các TAQS. Trong luận án này tác giả xin nêu một số đặc điểm cơ bản mang tính đặc thù như sau:

2.1.2.1. Cơ cấu tổ chức và thẩm quyền xét xử của các Tòa án quân sự

Các TAQS được tổ chức trong Quân đội nhân dân Việt Nam để xét xử những vụ án mà bị cáo là quân nhân tại ngũ và những vụ án khác theo quy định của luật [44]. Cụ thể:

Về cơ cấu tổ chức: Theo Điều 50 Luật tổ chức TAND thì các TAQS được tổ chức ở 3 cấp, đó là: Trung ương là TAQS Trung ương, Quân khu là TAQS cấp Quân khu và tương đương, dưới TAQS cấp Quân khu là TAQS cấp Khu vực.

Về đối tượng xét xử: TAQS có thẩm quyền xét xử:

“ Vụ án hình sự mà bị cáo là quân nhân tại ngũ, công chức, công nhân, viên chức quốc phòng, quân nhân dự bị trong thời gian tập trung huấn luyện hoặc kiểm tra tình trạng sẵn sàng chiến đấu; dân quân, tự vệ trong thời gian tập trung huấn luyện hoặc phối thuộc với Quân đội nhân dân trong chiến đấu, phục vụ chiến đấu; công dân được điều động, trung tập hoặc hợp đồng vào phục vụ trong Quân đội nhân dân;

Vụ án hình sự mà bị cáo không thuộc đối tượng quy định tại điểm a khoản 1 Điều này liên quan đến bí mật quân sự hoặc gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm của quân nhân tại ngũ, công chức, công nhân, viên chức quốc phòng, quân nhân dự bị trong thời gian tập trung huấn luyện hoặc kiểm tra tình trạng sẵn sàng chiến đấu hoặc gây thiệt hại đến tài sản, danh dự, uy tín của Quân đội nhân dân hoặc phạm tội trong doanh trại quân đội hoặc khu vực quân sự do Quân đội nhân dân quản lý, bảo vệ.

Tòa án quân sự có thẩm quyền xét xử tất cả tội phạm xảy ra trong địa bàn thiết quân luật” [15].

Ngoài ra, khi vụ án vừa có bị cáo hoặc tội phạm thuộc thẩm quyền xét xử của Tòa án quân sự, vừa có bị cáo hoặc tội phạm thuộc thẩm quyền xét xử của Tòa án nhân dân thì thẩm quyền xét xử được thực hiện:

“Trường hợp có thể tách vụ án thì Tòa án quân sự xét xử những bị cáo và tội phạm thuộc thẩm quyền xét xử của Tòa án quân sự; Tòa án nhân dân xét xử những bị cáo và tội phạm thuộc thẩm quyền xét xử của Tòa án nhân dân;

Trường hợp không thể tách vụ án thì Tòa án quân sự xét xử toàn bộ vụ án”[15].

Về thẩm quyền theo lãnh thổ: các TAQS xét xử theo địa giới hành chính quân sự, một TAQS Quân khu, hoặc Khu vực xét xử vụ việc xảy ra trên địa bàn nhiều tỉnh thành phố.

2.1.2.2. Các yếu tố cấu thành các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các Tòa án quân sự

Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói chung và các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các TAQS nói riêng đều có bốn yếu tố cấu thành tội phạm như đã trình bày trên. Ngoài các yếu tố cấu thành các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói chung thì các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các TAQS có yếu tố mang tính đặc thù riêng, biểu hiện rõ nét ở hai yếu tố khách thể và chủ thể của tội phạm, cụ thể:

Thứ nhất, khách thể của tội phạm: Khách thể của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là sự an toàn của hoạt động giao thông đường bộ và an toàn tính mạng, sức khỏe của công dân, tài sản của Nhà nước, tập thể và công dân. Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các TAQS là những hành vi vi phạm an toàn giao thông đường bộ và gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản cho quân nhân tại ngũ, công chức, công nhân quốc phòng, quân nhân dự bị trong thời gian tập trung huấn luyện hoặc kiểm tra tình trạng sẵn sàng chiến đấu; dân quân tự vệ phối thuộc với quân đội trong chiến đấu, phục vụ chiến đấu và những người được trưng tập làm nhiệm vụ quân sự do các đơn vị quân sự trực tiếp quản lý hoặc gây thiệt hại về tài sản của Quân đội thuộc thẩm quyền xét xử của các TAQS.

Thứ hai, chủ thể của tội phạm: Chủ thể của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các TAQS bao gồm hai loại chủ thể:

Một là, người nào đạt độ tuổi nhất định và có năng lực trách nhiệm hình sự vi phạm an toàn giao thông đường bộ và gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản cho quân nhân tại ngũ, công chức, công nhân, viên chức quốc phòng, quân nhân dự bị trong thời gian tập trung huấn luyện hoặc kiểm tra tình trạng sẵn sàng chiến đấu; dân quân, tự vệ trong thời gian tập trung huấn luyện hoặc phối thuộc với Quân đội nhân dân trong chiến đấu, phục vụ chiến đấu; công dân được điều động, trưng tập hoặc hợp đồng vào phục vụ trong Quân đội nhân dân;

Hai là, bị cáo là quân nhân tại ngũ, công chức, công nhân, viên chức quốc phòng, quân nhân dự bị trong thời gian tập trung huấn luyện hoặc kiểm tra tình trạng sẵn sàng chiến đấu; dân quân, tự vệ trong thời gian tập trung huấn luyện hoặc phối thuộc với Quân đội nhân dân trong chiến đấu, phục vụ chiến đấu; công dân được điều động, trung tập hoặc hợp đồng vào phục vụ trong Quân đội nhân dân vi phạm an toàn giao thông đường bộ và gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe của công dân, tài sản của Nhà nước, tập thể và công dân.

2.2. Lịch sử phát triển và các quy định của pháp luật hình sự về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được hình thành và phát triển qua từng giai đoạn, từ cách mạng tháng tám năm 1945 đến khi có BLHS năm 1985 nhóm tội này chưa được quy định tách ra thành các tội độc lập. Đến khi có BLHS năm 1985 thì mặc dù được tách thành các tội độc lập nhưng vẫn chưa có tên riêng về lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ mà vẫn được quy định nằm trong nhóm an toàn giao thông vận tải nói chung. Đến khi có BLHS 1999 thì các tội về xâm phạm an toàn giao thông đường bộ mới được quy định tên riêng trong lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ gồm các điều từ 202 đến điều 207, đến BLHS năm 2015 và BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 thì các tội về xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được quy định từ Điều 260 đến Điều 266. Cụ thể, ta lần lượt nghiên cứu quá trình hình thành và phát triển của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

2.2.1. Quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong giai đoạn từ cách mạng tháng tám năm 1945 đến trước khi có Bộ luật hình sự năm 1985

Ngay từ những ngày đầu cách mạng tháng tám năm 1945 thành công, chính quyền cách mạng được thành lập, Nhà nước ta đã ban hành hàng loạt các văn bản quy phạm pháp luật để quản lý đất nước và điều chỉnh các mối quan hệ xã hội cho phù hợp với tình hình lúc đó. Về lĩnh vực an toàn giao thông, ngày 03/10/1955 Luật đi đường bộ kèm theo Nghị định số 348/NĐ của Bộ giao thông

bưu điện mới được ban hành và tiếp theo các văn bản khác lần lượt ra đời như: Nghị định số 09/NĐLB ngày 7/3/1956 của Bộ Công an- Bộ Giao thông và Bưu điện ban hành bản thể lệ tạm thời về vận tải đường bộ; Nghị định số 10/NĐ ngày 11/1/1968 của Hội đồng Chính phủ ban hành điều lệ về kỷ luật an toàn giao thông vận tải trong thời chiến...Các văn bản trên đây không quy định hình phạt mà chỉ quy định nguyên tắc chung là người vi phạm phải chịu trách nhiệm trước pháp luật hoặc quy định trường hợp nào thì bị truy tố và đây cũng là những văn bản mang tính chất chuyên ngành đầu tiên tạo cơ sở cho sự ra đời các văn bản pháp luật hình sự quy định về lĩnh vực giao thông nói chung và tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nói riêng.

Ngày 19/01/1955, Thủ tướng Chính phủ ban hành Thông tư 442/TTg về việc trừng trị một số tội phạm. Điều 4 Thông tư quy định: “ Không cẩn thận hay không theo luật đi đường mà gây tai nạn làm người khác bị thương sẽ bị phạt tù từ 3 tháng đến 3 năm, nếu gây tai nạn làm chết người có thể bị phạt tù đến 10 năm”[18]. Theo quy định này thì người không theo luật đi đường mà gây tai nạn làm người khác bị thương hoặc làm chết người thì sẽ phạm tội và phải chịu hình phạt còn nếu chỉ gây thiệt hại về tài sản thì không phạm tội này.

Ngày 29/6/1955 Thủ tướng có Thông tư số 556-TTg bổ sung Thông tư 442/TTg và quy định Điều 4 mới:

"Không cẩn thận hay không theo luật đi đường mà gây tai nạn làm người khác bị thương thì sẽ bị phạt tù từ 3 tháng đến 3 năm. Nếu gây tai nạn làm chết người thì có thể bị phạt tù đến 10 năm.

Trường hợp gây ra tai nạn lớn làm chết nhiều người và thiệt hại lớn đến tài sản của nhân dân thì có thể bị phạt đến tù chung thân hoặc tử hình"[19].

Tại Thông tư này đã bổ sung thêm trường hợp gây ra tai nạn lớn làm chết nhiều người và thiệt hại lớn đến tài sản của nhân dân thì có thể bị phạt đến tù chung thân hoặc tử hình. Qua đó ta thấy đã có quy định hai hành vi làm chết nhiều người và gây thiệt hại lớn đến tài sản của nhân dân, cũng như nâng mức hình phạt tương ứng cho hai hành vi này là có thể bị phạt đến tù chung thân hoặc tử hình.

Quy định này là nhằm răn đe, phù hợp với tình hình xã hội cũng như và cũng thể hiện trình độ của các nhà lập pháp thời kỳ đó cũng còn có hạn chế nhất định.

Ngày 25/11/1968 của TANDTC có Công văn số 949/NCPL ban hành Bản sơ kết kinh nghiệm về đường lối xử lý tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn. Từ thời gian này cho đến khi có BLHS năm 1985 việc xử lý hành vi phạm tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được thực hiện theo hướng dẫn tại Bản sơ kết này. Theo Bản sơ kết này, thì tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn xâm phạm nền an toàn giao thông - một bộ phận của nền trật tự, trị an - vốn thuộc loại tội khinh xuất. Đối với loại tội này, cần xác định chắc chắn là có hành vi phạm luật lệ giao thông, có hậu quả tác hại cụ thể do hành vi phạm tội gây nên. Tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn thường xảy ra trong phạm vi hoạt động nghề nghiệp của người lái và nói chung là hoạt động của người điều khiển phương tiện vận chuyển.

Đường lối xử lý đối với người phạm tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn là “trùng trị thích đáng đối với những vi phạm nghiêm trọng, nghiêm trị đúng mức đối với những vi phạm đặc biệt nghiêm trọng, đồng thời kết hợp với thận trọng để xem xét đầy đủ mọi tình tiết một cách toàn diện”[66], cụ thể:

- Vi phạm nghiêm trọng về luật lệ giao thông vận tải luôn thể hiện trên hai mặt:

Người lái xe thiếu tinh thần trách nhiệm không chú ý kiểm tra an toàn của phương tiện vận chuyển, phóng bừa, vượt ẩu, không tuân thủ luật lệ giao thông vận tải;

Tai nạn làm thiệt hại đến tài sản của xã hội hoặc tính mạng của nhân dân.

Về mức án, nếu không có tình tiết đáng châm chước, thông thường có thể phạt tới 2 năm tù giam, nhưng cá biệt cũng có vụ có thể xử phạt tới 3 năm tù giam.

Châm trước đối với những vi phạm tuy nghiêm trọng nhưng xảy ra trong những hoàn cảnh đặc biệt của thời kỳ chiến tranh, như: đường sá, cầu, phà xấu vì bị phá hoại, xe chạy ban đêm không được bật đèn, lái xe mới được đào tạo, tay

lái non, có ít kinh nghiệm do thời gian phục vụ còn ngắn, chưa kịp xử lý nhiều khó khăn, phức tạp đặc biệt, có khi lại bị mệt mỏi vì phải tăng cường độ lao động do yêu cầu cấp thiết của kế hoạch vận chuyển; địch uy hiếp và bắn phá, người lái xe mất bình tĩnh, do tinh thần bị căng thẳng mà gây ra tai nạn v.v. Về mức hình phạt, trong trường hợp này có thể áp dụng hình phạt và biện pháp nhẹ như: cảnh cáo, án treo; trường hợp thật cần thiết giam giữ, không nên phạt quá 1 năm tù.

- Phạm tội vi phạm đặc biệt nghiêm trọng về luật lệ giao thông, vận tải là những vi phạm thể hiện đầy đủ trên các mặt sau đây:

Vi phạm có mức độ khinh suất cao như: lái xe biết rõ ràng là phương tiện vận chuyển không an toàn, có thể dễ gây tai nạn mà không quan tâm sửa chữa hoặc đề nghị sửa chữa, cứ sử dụng phương tiện một cách tác trách, không có biện pháp tối cần thiết phòng ngừa tai nạn; phóng bừa, vượt ẩu một cách quá mức, không tuân thủ luật lệ một cách trắng trợn; có biểu hiện rõ ràng là ý lợi vào tình hình thời chiến mà vi phạm luật lệ giao thông, trong trường hợp không có gì là ảnh hưởng trực tiếp do địch gây nên.

Tai nạn gây nên tác hại lớn, như: chết nhiều người, tài sản bị thiệt hại có giá trị lớn làm trở ngại cho sự thực hiện chủ trương và kế hoạch của Đảng và Nhà nước ...

Nhân thân của bị cáo xấu, hoàn cảnh và điều kiện phạm tội nghiêm trọng, như: lái xe có phẩm chất chính trị xấu, sinh hoạt bê tha, đã có tiền án, tiền sự về vi phạm luật lệ giao thông vận tải, đang lợi dụng nhiệm vụ công tác để có những hành vi phạm pháp khác (như thông đồng với gian thương, với những phần tử xấu chở hàng lậu thuế, đầu cơ, chở hàng thuế lấy tiền tiêu riêng v.v).

Về mức án, nếu không có tình tiết gì đáng châm trước và chưa xét đến những hành vi phạm tội khác với ý nghĩa là phạm tội độc lập, có thể áp dụng mức án đến năm năm tù giam; cá biệt có thể phạt tới bảy năm tù giam.

Đến năm 1976, Chính phủ mới ban hành Sắc luật số 03-SL/76 ngày 15/3/1976 quy định tội phạm và hình phạt đối với hành vi xâm phạm trật tự công cộng, an toàn công cộng và sức khỏe của nhân dân. Tại Điều 9 Sắc luật này quy

định về tội xâm phạm đến trật tự công cộng, an toàn công cộng và sức khoẻ của nhân dân như sau:

“Phạm một trong các tội sau đây:

Tụ tập đông người nhằm náo động trong dân chúng và khuấy rối trật tự ngoài đường phố hoặc ở các nơi công cộng, chống lại nhân viên Nhà nước khi làm nhiệm vụ;

Vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn nghiêm trọng;

Tổ chức du đảng có hành động càn quấy, đe dọa tính mạng người khác và an toàn xã hội;

Cờ bạc, tổ chức mại dâm, buôn bán, tàng trữ ma tuý và các chất độc khác; thì bị phạt tù từ ba tháng đến năm năm. Trong trường hợp nghiêm trọng, thì bị phạt tù đến mười lăm năm.

Trong mọi trường hợp, có thể bị phạt tiền đến 1.000 đồng ngân hàng”[66].

Như vậy, trước khi ban hành BLHS năm 1985, các hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ chưa được quy định là một tội phạm độc lập. Đường lối xử lý hành vi phạm tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn được thực hiện theo hướng dẫn của TANDTC tại Bản sơ kết kinh nghiệm về đường lối xét xử tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn. Đến năm 1976, Nhà nước mới ban hành một văn bản dưới dạng Sắc luật quy định tội phạm và hình phạt đối với tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn nghiêm trọng. Tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn nghiêm trọng chỉ là một trong số các tội xâm phạm đến trật tự công cộng, an toàn công cộng và sức khoẻ nhân dân; được quy định tại một điều luật có tên tội danh là tội “xâm phạm đến trật tự công cộng, an toàn công cộng và sức khoẻ nhân dân”.

Tóm lại, mặc dù có một số văn bản pháp luật được ban hành trong thời gian này, nhưng nó chỉ tập trung hướng dẫn cho hành vi phạm về điều khiển giao thông đường bộ thuộc nhóm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, còn các tội khác trong nhóm tội này thời gian đó chưa được ghi nhận trong các văn bản này.

2.2.2. Quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong Bộ luật hình sự năm 1985 và Bộ luật hình sự năm 1999

2.2.2.1. Quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong Bộ luật hình sự năm 1985

BLHS năm 1985 có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/1986. nhóm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ lần đầu tiên được quy định trong BLHS, cụ thể:

* Về tội vi phạm quy định về an toàn giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng

BLHS năm 1985 tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ vẫn chưa có tên riêng mà được quy định chung trong tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng tại Điều 186 BLHS và nó áp dụng chung cho cả đường bộ, đường sắt, đường thủy và đường không.

So với Điều 9 Sắc luật 03/-SL/76, tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ có những bước tiến bộ về cả nội dung lẫn kỹ thuật lập pháp. Tên của tội danh được xác định nằm trong nhóm giao thông vận tải, đã có mô tả các dấu hiệu pháp lý đặc trưng và quy định thành các khung hình phạt. Về đường lối xử lý cũng có sự thay đổi, theo đó hình phạt của tội này nâng mức hình phạt tù tối đa lên 20 năm tù. Đến năm 1991, Điều luật này được sửa đổi bổ sung thành tội “vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải”. Còn nội dung của tội phạm vẫn được giữ nguyên.

* Về tội cản trở giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng

Tội cản trở giao thông đường bộ cũng được quy định chung trong nhóm giao thông vận tải tại Điều 187 BLHS năm 1985, nhằm xử lý các hành vi cản trở giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy... quy định này lúc đó đã có một số hạn chế sau đây:

Thứ nhất, đối tượng tác động của tội phạm là các công trình giao thông vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường không. Đó là các công trình

giao thông tĩnh phục vụ cho các phương tiện giao thông tham gia giao thông. Các phương tiện tham gia giao thông không phải lúc nào cũng vận tải (chở người, hàng hoá...) mà có lúc tham gia giao thông nhưng không vận tải. Có trường hợp cản trở giao thông lật xe, rơi xuống vực mặc dù xe đi không nhưng hậu quả là chết lái xe và hư hỏng toàn bộ xe (có giá trị đến hàng trăm triệu đồng). Nếu căn cứ vào ngữ nghĩa của tên tội danh, thì chỉ khi nào gây thiệt hại cho phương tiện giao thông làm nhiệm vụ vận tải gây thiệt hại cho tính mạng, sức khoẻ hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng đến tài sản mới bị coi là phạm tội hình sự.

Thứ hai, điều luật quy định cả bốn loại đối tượng giao thông bị hành vi phạm tội cản trở là giao thông đường bộ, đường sắt, đường thuỷ, đường không. Trong khi tính chất và mức độ nguy hại cho xã hội của từng loại hành vi cản trở giao thông đường bộ, đường sắt, đường thuỷ, đường không có sự khác nhau rất lớn. Cùng một hành vi cản trở như nhau nhưng đối với mỗi loại giao thông lại có mức độ nguy hiểm khác nhau. Ví dụ: hành vi đào, phá đường cản trở giao thông đường bộ không nguy hiểm bằng hành vi đào, phá đường cản trở giao thông đường sắt hoặc ngược lại...

Thứ ba, cũng như quy định tại khoản 1 Điều 186, tại khoản 1 Điều 187 BLHS năm 1985 không định lượng mức độ thiệt hại cho sức khoẻ của người khác là bao nhiêu, thì hành vi cản trở giao thông bị truy cứu trách nhiệm hình sự. Bởi lẽ, tại khoản 1 Điều 187 BLHS năm 1985 chỉ quy định: “Người nào có một trong những hành vi sau đây cản trở giao thông vận tải gây thiệt hại đến tính mạng, sức khoẻ người khác hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng đến tài sản, thì bị phạt....”

Thứ tư, với mức hình phạt cao nhất áp dụng đối với người phạm tội cản trở giao thông là bảy năm tù thì chưa đủ sức răn đe, giáo dục ý thức chấp hành pháp luật của người phạm tội nói riêng và với mọi công dân nói chung.

Thứ năm, thực tế nhiều trường hợp cản trở giao thông rất nguy hiểm có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nhưng được ngăn chặn kịp thời. Đáng lẽ phải truy cứu trách nhiệm hình sự người thực hiện hành vi cản trở giao thông trong trường hợp này nhưng theo quy định tại Điều 187 BLHS, thì hành vi đó không bị xử lý bằng hình sự.

Để khắc phục những hạn chế, bất cập nêu trên, Nhà nước đã sửa đổi tội cản trở giao thông vận tải thành các tội: tội cản trở giao thông đường bộ; tội cản trở giao thông đường sắt; tội cản trở giao thông đường thủy và tội cản trở giao thông đường không.

* Về tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng

Tội điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông được quy định chung một điều luật với tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn tại Điều 188 BLHS năm 1985.

Điều 188 BLHS năm 1985 quy định về tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng. Tuy nhiên, quy định này còn một số hạn chế:

Thứ nhất, đối tượng tác động của tội phạm là các phương tiện giao thông vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường không. Hành vi phạm tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường không có tính chất và mức độ nguy hại cho xã hội khác nhau rất lớn. Cùng một hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải nhưng đối với mỗi loại giao thông lại có mức độ nguy hiểm khác nhau. Ví dụ: đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải hàng không không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường không nguy hiểm hơn hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải đường bộ không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải đường bộ... Việc quy định quá nhiều đối tượng tác động của tội phạm vào một tội danh là không hợp lý về kỹ thuật lập pháp.

Thứ hai, hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn và hành vi điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng là hai hành vi phạm tội độc lập và có tính chất nguy hiểm cho xã hội như nhau. Do vậy, quy định hai hành vi nêu trên vào một tội danh với tên đầy đủ của hai hành vi cũng là một bất cập nữa về kỹ thuật lập pháp.

Thứ ba, cũng như quy định tại khoản 1 Điều 186 và khoản 1 Điều 187, tại khoản 1 Điều 188 BLHS năm 1985 không định lượng mức độ thiệt hại cho sức khỏe của người khác là bao nhiêu, thì hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn và hành vi điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải bị truy cứu trách nhiệm hình sự. Bởi lẽ, tại khoản 1 Điều 188 BLHS năm 1985 chỉ quy định: “Người chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động hoặc về tình trạng kỹ thuật các phương tiện giao thông vận tải mà đưa vào sử dụng các phương tiện rõ ràng không bảo đảm an toàn gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe người khác hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng đến tài sản; và điều động người không có bằng lái hoặc không đủ những điều kiện khác, điều động người say rượu hoặc say do dùng chất kích thích khác điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nói trên”.

Để khắc phục những hạn chế, bất cập nêu trên, Nhà nước đã sửa đổi tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng theo hướng: tách hai hành vi phạm tội thành hai tội phạm độc lập và quy định mỗi hành vi phạm tội đối với mỗi loại đối tượng là giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy và đường không. Cụ thể tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng được tách thành các tội độc lập: đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn; đưa vào sử dụng các

phương tiện giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn; đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường thủy không bảo đảm an toàn; đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường không bảo đảm an toàn; điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ; điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường sắt; điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường thủy; điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường không.

Ngoài ra, thời gian này hành vi đua xe trái phép không được quy định thành một tội danh độc lập mà hành vi này có những biểu hiện của một tội danh được BLHS năm 1985 quy định là tội gây rối trật tự công cộng. Vì vậy, quy định của điều lệ này được sử dụng để xử lý về hình sự hành vi đua xe trái phép. Thời gian sau, tình trạng đua xe trái phép, đặc biệt là đua xe máy, diễn ra phức tạp, gây mất trật tự công cộng, vi phạm các quy định về trật tự, an toàn giao thông đường bộ đe dọa tính mạng, sức khỏe của con người, tài sản của cá nhân, tổ chức hoặc nhà nước. Việc xử lý về hình sự của các cơ quan công an, viện kiểm sát, tòa án đối với loại vi phạm pháp luật này còn chưa thống nhất, dẫn đến hạn chế hiệu quả của việc ngăn chặn lại vi phạm pháp luật này. Do đó, bộ nội vụ, viện kiểm sát nhân dân tối cao và tòa án nhân dân tối cao đã ban hành thông tư liên tịch số 10/TTLT ngày 31/12/1996 để hướng dẫn xử lý hành vi đua xe trái phép như sau:

Thứ nhất, mọi trường hợp đua xe trái phép có từ hai xe tham gia trở lên đều bị coi là hành vi gây rối trật tự công cộng và người đua xe trái phép, bị truy cứu trách nhiệm hình sự về tội gây rối trật tự công cộng, theo khoản 1 điều 198 BLHS năm 1985. Người tổ chức cuộc đua xe trái phép, người xúi giục người khác đua xe trái phép thì bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2 điều 198 BLHS năm 1985 về tội gây rối trật tự công cộng.

Thứ hai, người đua xe trái phép nếu gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe của người khác hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng đến tài sản, mà thiệt hại xảy ra là

do lỗi vô ý, thì ngoài việc bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 1 điều 198 BLHS (nếu có hành vi tổ chức, sử dụng thì bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2 điều 198 BLHS năm 1985 về tội gây rối trật tự công cộng) còn bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo điều 186 BLHS năm 1985.

Thứ ba, người đua xe trái phép nếu gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe của người khác hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng đến tài sản, mà thiệt hại xảy ra do lỗi cố ý, thì ngoài việc bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo điều 198 BLHS năm 1985 về tội gây rối trật tự công cộng, còn bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo điều tương ứng của BLHS năm 1985 về Điều 101, Điều 109, Điều 138 hoặc Điều 160.

Thứ tư, người đua xe trái phép vì mục đích được thua bằng tiền hoặc hiện vật thì ngoài việc bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 1 hoặc khoản 2 điều 198 BLHS còn bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo điều 200 BLHS năm 1985.

Thứ năm, người đua xe trái phép có hành vi chống lại người thi hành công vụ ngoài được bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2 Điều 198 BLHS năm 1985 còn bị truy cứu trách nhiệm hình sự về tội chống người thi hành công vụ theo Điều 205 BLHS năm 1985.

Thứ sáu, người đua xe trái phép có hành vi chống lại người thi hành công vụ làm cho người thi hành công vụ bị thương hoặc chết thì ngoài việc bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2 Điều 198 BLHS năm 1985, căn cứ vào trường hợp cụ thể còn bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo điều tương ứng như Điều 101, Điều 109 của BLHS năm 1985. Đến năm 1999, hành vi đua xe trái phép đã được tách ra thành một tội danh độc lập quy định tại Điều 207 BLHS để xử lý về tội đua xe trái phép.

Tóm lại, trước khi ban hành BLHS năm 1999, các nhà làm luật nước ta mới chỉ quy định trực tiếp nhóm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ tại ba điều luật, gồm: Điều 186- tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải, Điều 187- tội cản trở giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng, Điều 188- tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao

thông vận tải lấy hậu quả nghiêm trọng và xử lý hành vi đua xe trái phép trong tội gây rối trật tự công cộng trong Điều 198. Tuy nhiên, đây chính là cơ sở pháp lý vững chắc để xử lý các hành vi xâm phạm đến an toàn giao thông đường bộ, cũng như là tiền đề cho việc tiếp tục sửa đổi, bổ sung hoàn thiện các tội phạm này trong BLHS năm 1999.

2.2.2.2. Quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong Bộ luật hình sự năm 1999

* Về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

Trong BLHS năm 1999, tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được quy định tại Điều 202. So với quy định của BLHS năm 1985, thì quy định tại Điều 202 BLHS năm 1999 về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ có một số điểm mới sau đây:

Một là, với sự thay đổi tên tội danh, thì đối tượng tác động của tội phạm chỉ là phương tiện giao thông đường bộ.

Hai là, thiệt hại được quy định tại khoản 1 Điều 202 BLHS năm 1999 được quy định là “thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác” thay cho quy định “thiệt hại cho tính mạng, cho sức khỏe của người khác hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng đến tài sản” tại khoản 1 Điều 186 BLHS năm 1985.

Ba là, tại khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999 bổ sung thêm hai tình tiết tăng nặng định khung hình phạt là: “không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông và gây hậu quả rất nghiêm trọng”.

Bốn là, về hình phạt chính, thì:

Hình phạt cao nhất có thể áp dụng đối với người phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được quy định tại khoản 3 Điều 202 BLHS năm 1999 là “phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm thay cho quy định tại khoản 3 Điều 186 BLHS năm 1985 là “phạt tù từ bảy năm đến hai mươi năm”;

Hình phạt chính có thể áp dụng đối với người phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong trường hợp có khả năng

thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời, được quy định tại khoản 4 Điều 202 BLHS năm 1999 là “phạt cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc phạt tù từ ba tháng đến hai năm” thay cho quy định tại khoản 4 Điều 186 BLHS năm 1986 là “cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc bị phạt tù từ ba tháng đến ba năm.”

Năm là, hình phạt bổ sung được quy định thành một khoản độc lập của điều luật là “người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm”.

Như vậy, tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ quy định tại Điều 202 BLHS năm 1999 là tội nhẹ hơn tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải quy định tại Điều 186 BLHS năm 1985. Bởi vì, mức cao nhất của khung hình phạt quy định tại khoản 3 Điều 202 BLHS năm 1999 nhẹ hơn mức cao nhất của khung hình phạt quy định tại khoản 3 Điều 186 BLHS năm 1985.

* Về tội cản trở giao thông đường bộ

Trong BLHS năm 1999, tội cản trở giao thông đường bộ được quy định tại Điều 203. So với quy định của BLHS năm 1985, thì quy định tại Điều 203 BLHS năm 1999 về tội cản trở giao thông đường bộ có một số điểm mới sau đây:

Một là, với sự thay đổi tên tội danh, thì đối tượng tác động của tội phạm chỉ là công trình giao thông đường bộ.

Hai là, thiệt hại được quy định tại khoản 1 Điều 203 BLHS năm 1999 được quy định là “thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác” thay cho quy định “thiệt hại cho tính mạng, cho sức khỏe của người khác hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng đến tài sản” tại khoản 1 Điều 187 BLHS năm 1985.

Ba là, Điều luật quy định bốn khung hình phạt đối với người phạm tội cản trở giao thông đường bộ. Trong đó: khoản 1 quy định dấu hiệu định tội; khoản 2 và 3 quy định các tình tiết định khung tăng nặng hình phạt; và khoản 4 quy định tình tiết định khung giảm nhẹ hình phạt.

Bốn là, về hình phạt chính, thì:

- Hình phạt tiền với mức từ năm triệu đến ba mươi triệu đồng được quy định tại khoản 1 Điều 203 BLHS là hình phạt chính có thể áp dụng đối với người phạm tội cản trở giao thông đường bộ;

- Hình phạt cao nhất có thể áp dụng đối với người phạm tội cản trở giao thông đường bộ được quy định tại khoản 3 Điều 203 BLHS năm 1999 là “phạt tù từ năm năm đến mười năm” thay cho quy định tại khoản 2 Điều 187 BLHS năm 1985 là “phạt tù từ hai năm đến bảy năm”;

Năm là, tại Điều 218 BLHS năm 1985 quy định hình phạt bổ sung đối với người phạm tội cản trở giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng là “có thể bị cấm đảm nhiệm những chức vụ, làm những nghề hoặc công việc nhất định từ hai năm đến năm năm”. Còn tại Điều 203 BLHS năm 1999 không quy định hình phạt bổ sung đối với người phạm tội cản trở giao thông đường bộ.

Như vậy, tội cản trở giao thông đường bộ quy định tại Điều 203 BLHS năm 1999 là tội nặng hơn tội cản trở giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng quy định tại Điều 187 BLHS năm 1985. Bởi vì, mức cao nhất của khung hình phạt quy định tại khoản 3 Điều 203 BLHS năm 1999 nặng hơn mức cao nhất của khung hình phạt quy định tại khoản 2 Điều 187 BLHS năm 1985.

* Về tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn

Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn được quy định tại Điều 204 BLHS 1999. So với BLHS năm 1985, thì quy định tại Điều 204 BLHS năm 1999 về tội này có một số điểm mới sau đây:

Một là, với sự thay đổi tên tội danh, thì hành vi phạm tội được mô tả trong điều luật chỉ còn là một hành vi với một đối tượng tác động của tội phạm là “đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn.”

Hai là, thiệt hại được quy định tại khoản 1 Điều 204 BLHS năm 1999 được quy định là “thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác” thay cho quy định “thiệt hại cho tính mạng,

sức khỏe của người khác hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng đến tài sản” tại khoản 1 Điều 188 BLHS năm 1985.

Ba là, về hình phạt chính, thì:

Hình phạt tiền với mức từ mười triệu đến năm mươi triệu đồng được quy định tại khoản 1 Điều 204 BLHS là hình phạt chính có thể áp dụng đối với người phạm tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn;

Hình phạt cao nhất có thể áp dụng đối với người phạm tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn được quy định tại khoản 2 Điều 204 BLHS năm 1999 là “phạt tù từ ba năm đến mười năm tù thay cho quy định tại khoản 2 Điều 188 BLHS năm 1985 là “phạt tù từ ba năm đến mười hai năm”.

Bốn là, hình phạt bổ sung có thể áp dụng đối với người phạm tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn là “cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ hai năm đến năm năm” được quy định là một khoản độc lập của điều luật.

Như vậy, tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn quy định tại Điều 204 BLHS năm 1999 là tội nhẹ hơn tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng quy định tại Điều 188 BLHS năm 1985. Bởi vì, mức cao nhất của khung hình phạt quy định tại khoản 2 Điều 204 BLHS năm 1999 nhẹ hơn mức cao nhất của khung hình phạt quy định tại khoản 2 Điều 188 BLHS năm 1985.

* Về tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ

Trong BLHS năm 1999, tội điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ được sửa đổi và quy định tại Điều 205. So với BLHS năm 1985, thì quy định tại Điều 205 BLHS năm 1999 về tội này có một số điểm mới sau đây:

Một là, với sự thay đổi tên tội danh, thì hành vi phạm tội được mô tả trong điều luật chỉ còn là một hành vi với một đối tượng tác động của tội phạm là “điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ”[10].

Hai là, thiệt hại được quy định tại khoản 1 Điều 205 BLHS năm 1999 được quy định là “thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác” thay cho quy định “thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe của người khác hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng đến tài sản” tại khoản 1 Điều 188 BLHS năm 1985.

Ba là, hình phạt tiền với mức từ ba triệu đến ba mươi triệu đồng được quy định tại khoản 1 Điều 205 BLHS là hình phạt chính có thể áp dụng đối với người phạm tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ.

Bốn là, hình phạt bổ sung có thể áp dụng đối với người phạm tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ là “cấm đảm nhiệm những chức vụ, làm những nghề hoặc công việc nhất định từ một năm đến năm năm”[10] được quy định thành một khoản độc lập của điều luật.

Như vậy, tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ quy định tại Điều 205 BLHS năm 1999 là tội nặng hơn tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng quy định tại Điều 188 BLHS 1985. Bởi vì, tuy mức cao nhất của khung hình phạt quy định tại khoản 3 Điều 205 BLHS năm 1999 là mười hai năm, bằng mức cao nhất của khung hình phạt quy định tại khoản 2 Điều 188 BLHS năm 1985. Nhưng tại khoản 1 Điều 188 BLHS năm 1985 quy định hình phạt cảnh cáo; còn tại khoản 1 Điều 205 BLHS năm 1999 bỏ phạt cảnh cáo và quy định “phạt tiền với mức từ ba triệu đến ba mươi triệu đồng” là hình phạt chính.

*** Về tội tổ chức đua xe trái phép**

Trước khi BLHS năm 1999 được ban hành, tội tổ chức đua xe trái phép không được quy định thành một tội danh riêng để xử lý độc lập, hành vi này được coi là một hành vi thuộc phạm vi xử lý của tội gây rối trật tự công cộng trong BLHS năm 1985 và được các cơ quan chức năng sử dụng để xử lý về hình sự hành vi đua xe trái phép. Tội phạm này được quy định nhằm đấu tranh phòng và chống các hành vi tổ chức đua xe và đua xe trái phép đang có xu hướng gia tăng tại các thành phố lớn ở nước ta hiện nay, bảo đảm trật tự công cộng, an toàn công cộng, ngăn ngừa các hậu quả rất nghiêm trọng về người và tài sản do các vụ đua xe có thể gây ra.

Hành vi tổ chức đua xe trái phép là hành vi chủ mưu, cầm đầu, lôi kéo, kích động người khác đua xe không được phép của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền trên các đường giao thông công cộng, trong thành phố, thị xã, thị trấn. Người tổ chức đua xe trái phép có thể đồng thời là người trực tiếp tham gia vào cuộc đua xe. Trong trường hợp này người phạm tội sẽ bị truy cứu trách nhiệm hình sự về 2 tội: tội tổ chức đua xe trái phép và tội đua xe trái phép. Phương tiện sử dụng để đua xe trái phép là các phương tiện giao thông đường bộ có gắn động cơ: ô tô, xe máy hoặc các loại xe khác có gắn động cơ (xích lô máy, xe công nông, máy cày). Các phương tiện giao thông đường bộ không gắn động cơ (như xích lô, xe đạp, xe súc vật kéo), các phương tiện giao thông đường sắt, giao thông đường thủy hoặc đường không đều không phải là phương tiện của tội phạm quy định tại Điều 206 BLHS năm 1999 với 4 khung hình phạt cụ thể và 1 hình phạt bổ sung, cụ thể như sau:

Khung 1: quy định hình phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc bị phạt tù từ một năm đến năm năm áp dụng đối với người phạm tội không có tình tiết tăng nặng.

Khung 2: quy định hình phạt tù từ ba năm đến mười năm áp dụng đối với người phạm tội trong trường hợp có một trong các tình tiết định khung tăng nặng quy định ở khoản 2.

Khung 3: quy định hình phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm áp dụng đối với người phạm tội thuộc một trong các trường hợp quy định ở khoản 3.

Khung 4: quy định hình phạt tù từ mười hai năm đến hai mươi năm hoặc tù chung thân áp dụng đối với người phạm tội trong trường hợp gây hậu quả thiệt hại đặc biệt nghiêm trọng: gây chết 3 người (bất kể là người nào, kể cả người đua xe) hoặc gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của người khác từ 61% trở lên, hoặc gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe cho nhiều người mà tỷ lệ thương tật dưới 61% nhưng tổng tỷ lệ thương tật từ 61% trở lên, hoặc gây thiệt hại về tài sản của người khác có giá trị từ trên ba trăm triệu đồng trở lên.

Hình phạt bổ sung: người phạm tội còn có thể bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến ba mươi triệu đồng.

*** Về tội đua xe trái phép**

Cũng như tội tổ chức đua xe trái phép, trước khi BLHS năm 1999 được ban hành, tội đua xe trái phép không được quy định thành một tội danh riêng để xử lý độc lập, hành vi này được coi là một hành vi thuộc phạm vi xử lý của tội gây rối trật tự công cộng trong BLHS năm 1985 và được các cơ quan chức năng sử dụng để xử lý về hình sự về tổ chức đua xe trái phép.

Trên thực tế tình trạng đua xe trái phép, đặc biệt là đua xe máy diễn ra phức tạp, gây mất trật tự công cộng, vi phạm các quy định về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và trật tự, an toàn giao thông đô thị, đe dọa tính mạng, sức khỏe của con người, tài sản của cá nhân, tổ chức hoặc Nhà nước. Hành vi đua xe trái phép đã xâm phạm nghiêm trọng các quan hệ xã hội trong lĩnh vực công cộng, gây tổn hại đến các quyền và lợi ích hợp pháp của Nhà nước và công dân, hành vi này được thực hiện công khai và thường ở những nơi đông người, thể hiện ý thức coi thường kỷ cương xã hội, pháp luật của Nhà nước. Hình thức biểu hiện của hành vi này thường là tụ tập đi xe máy tốc độ cao, lạng lách, đánh võng, gây huyền não đường phố... và ngày càng có xu hướng gia tăng, kèm theo đó là các hành vi hành hung, đánh lộn, đập phá, gây lộn xộn ở nơi đông người, hủy hoại hoặc cố ý làm hư hỏng tài sản, chống người thi hành công vụ, cố ý gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của người khác, thậm chí là hành vi giết người... Để đấu tranh phòng, chống hành vi đua xe trái phép, các cơ quan chức

năng đã ban hành nhiều văn bản pháp luật để ngăn chặn hành vi này cụ thể là các văn bản như: Thông tư liên tịch số 10/TTLT ngày 31/12/1996 hướng dẫn xử lý các hành vi đua xe trái phép; Chỉ thị số 33/1999/CT-BGTVT ngày 27/12/1999 về tăng cường trách nhiệm quản lý Nhà nước trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông. Tuy nhiên, trên thực tế công tác phòng ngừa, đấu tranh với loại tội phạm này còn gặp nhiều bất cập, việc áp dụng các văn bản quy phạm để xử lý hành vi đua xe trái phép, không thống nhất, dẫn tới hiệu quả của công tác phòng ngừa đấu tranh với loại tội phạm này còn bất cập. Để nâng cao hiệu quả phòng ngừa đấu tranh với tội phạm đua xe trái phép, BLHS năm 1999 đã cụ thể hóa, hình sự hóa hành vi đua xe trái phép thành một tội danh độc lập tại Điều 207, Chương 19, BLHS 1999 - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng với nội dung như sau: “Người nào đua trái phép xe ô tô, xe máy hoặc các loại xe khác có gắn động cơ gây thiệt hại cho sức khỏe, tài sản của người khác hoặc đã bị xử phạt hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này, chưa được xoá án tích mà còn vi phạm, thì bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ ba tháng đến ba năm” với 4 khung hình phạt cụ thể và 1 hình phạt bổ sung, cụ thể như sau:

Khung 1: quy định hình phạt tiền từ năm triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc bị phạt tù từ ba tháng đến ba năm áp dụng đối với người phạm tội không có tình tiết tăng nặng.

Khung 2: quy định hình phạt tù từ hai năm đến bảy năm áp dụng đối với người phạm tội trong trường hợp có một trong các tình tiết định khung tăng nặng quy định ở Khoản 2.

Khung 3: quy định hình phạt tù từ năm năm đến mười lăm năm áp dụng đối với người phạm tội trong trường hợp tái phạm nguy hiểm hoặc gây hậu quả rất nghiêm trọng.

Khung 4: quy định hình phạt tù từ mười hai năm đến hai mươi năm áp dụng đối với người phạm tội trong trường hợp gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng.

Hình phạt bổ sung: người phạm tội còn có thể bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến ba mươi triệu đồng.

Thực tiễn cho thấy, kể từ khi được quy định thành tội danh độc lập trong BLHS năm 1999, tình hình tội phạm đua xe trái phép vẫn có diễn biến phức tạp, tội phạm đua xe trái phép không chỉ diễn ra rất phức tạp trên các thành phố, khu đô thị, tỉnh lộ, thị xã lớn, mà còn diễn ra với nhiều hình thức khác như tổ chức những đoàn đua trên các tuyến đường liên tỉnh, diễn ra trên các tuyến quốc lộ, đã xuất hiện nhiều nhóm thực hiện hành vi sử dụng ô tô đua trên các tuyến phố tập trung đông người... gây bức xúc trong dư luận, là vấn đề nhức nhối của toàn xã hội, tuy loại tội phạm này không có tính nguy hiểm cao so với các loại tội phạm khác nhưng nó có tính phổ biến, đa dạng, hình thức, tính “nhóm”, “tổ chức” và có ảnh hưởng không nhỏ đến tình hình an ninh trật tự, an toàn xã hội.

2.2.3. Quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong Bộ luật hình sự năm 2015 và Bộ luật hình sự năm 2015 sửa đổi, bổ sung năm 2017

BLHS năm 2015 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XIII, kỳ họp thứ 10 thông qua ngày 27 tháng 11 năm 2015 và có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2016. Tuy nhiên, do có một số sai sót cần phải sửa đổi, nên BLHS năm 2015 phải dừng thời điểm thi hành lại. Ngày 20 tháng 6 năm 2017, Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XIV, kỳ họp thứ 3 đã thông qua Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của BLHS số 100/2015/QH13, Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2018.

2.2.3.1. Quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong Bộ luật hình sự năm 2015

Trong BLHS năm 2015, các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được quy định tại Chương XXI với tên gọi các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng. Chương XXI BLHS năm 2015 đã có sự phân thành các mục và tương ứng với từng mục là một loại tội phạm ở lĩnh vực khác nhau như: Mục 1 là các tội xâm phạm an toàn giao thông, mục 2 là tội phạm trong lĩnh vực công nghệ thông tin, mạng viễn thông... Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường

bộ được quy định từ Điều 260 đến Điều 266, trong đó tội danh quy định tại Điều 263 và Điều 264 được tách ra từ tội ghép tại Điều 205 BLHS năm 1999.

Về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ Điều 260 BLHS 2015. Để quy định tại Điều luật này có thể bao quát và điều chỉnh đầy đủ các đối tượng (hành vi của người đi bộ vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ (như sang đường không đúng nơi quy định, đi không đúng phần đường dành cho người đi bộ); hành vi của người điều khiển các phương tiện cơ giới khác (máy kéo, xe cẩu, xe ủi, máy xúc, xe nâng...) khi tham gia giao thông đường bộ và hành vi của người điều khiển phương tiện cơ giới ở những nơi không thuộc mạng lưới giao thông đường bộ (khu vực công trường; đường ngoài cánh đồng, ngõ, ngách; bãi đất trống; sân bãi....). Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ tại Điều 202 BLHS 1999, đã được đổi tên thành: Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ quy định tại Điều 260 BLHS 2015. Điều 260 của BLHS 2015 đã bổ sung nội dung quy định tại khoản 1 của Điều luật này, bằng cách thay cụm từ “điều khiển phương tiện” bằng từ "tham gia" để bao quát đầy đủ các chủ thể tham gia giao thông đường bộ.

Tại Điều 260 BLHS năm 2015 xây dựng thành 6 khoản, tăng 01 khoản so với Điều 202 BLHS 1999. Mức hình phạt tại các khoản tương ứng cũng như hình phạt bổ sung quy định ở hai điều luật mới và cũ không có sự khác biệt lớn. Nhưng tại Điều 260 BLHS 2015 đã bổ sung thêm 01 cấu thành giảm nhẹ ở khoản 04 của điều luật để xử lý một số hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ, nhưng ở mức độ nhẹ hơn so với quy định tại khoản 01 điều này. Khoản 1 Điều 202 và hướng dẫn tại nghị quyết 02/2003/NQ- HĐTP ngày 17/4/2003 của Hội đồng Thẩm phán TANDTC quy định là làm chết 01 người hoặc gây thương tích cho 01 người từ 31% trở lên... Còn ở Điều 260 BLHS 2015 đã tách khoản 1 của Điều 202 cũ ra để quy định thành 2 khoản, là khoản 1 và khoản 4. Theo đó thì: Nếu gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên thì xử lý theo khoản 1 Điều 260, còn nếu gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người với tỷ lệ

tổn thương cơ thể từ 31% đến 60%...thì được tách ra quy định ở khoản 4 của Điều 260 với mức hình phạt nhẹ hơn rất nhiều, không có hình phạt tù mà chỉ có phạt tiền và cải tạo không giam giữ. Trong BLHS 1999 có rất nhiều quy định còn mang tính định tính, nên thường phải có một văn bản dưới luật khác để hướng dẫn thực hiện, các điều luật về xâm phạm an toàn giao thông đường bộ cũng vậy, như tình tiết gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng.... Vì vậy, các quy định có tính định tính này được hướng dẫn cụ thể để thực hiện tại Nghị quyết số 02/2003/NQ- HĐTP ngày 17/4/2003 của Hội đồng Thẩm phán TANDTC. Để phù hợp với thực tế, nay để dễ nghiên cứu, tiện tra cứu khi thực hiện, các hướng dẫn, quy định trong văn bản này đã được tiếp thu, bổ sung cho hoàn chỉnh và pháp điển hóa vào trong các điểm, điều luật tương ứng của BLHS 2015.

Về tội cản trở giao thông đường bộ Điều 261 BLHS 2015. Tên gọi của điều luật vẫn giữ nguyên theo Điều 203 BLHS năm 1999. Tuy nhiên, Điều 261 BLHS năm 2015 đã xây dựng thành 5 khoản, tăng 01 khoản so với Điều 203 BLHS 1999. Trong cấu thành cơ bản do tình hình thực tiễn của tội phạm, Điều 261 đã được đưa thêm các hình vi mới mà Điều 203 BLHS 1999 chưa có, như: đặt vật sắc nhọn, đổ chất gây trơn...Mức hình phạt tại các khoản tương ứng cũng như hình phạt bổ sung quy định ở hai điều luật mới và cũ không có sự khác biệt lớn, cao nhất đến 10 năm tù. Nhưng tại Điều 261 BLHS 2015 đã bổ sung thêm 01 cấu thành giảm nhẹ ở khoản 04 của điều luật để xử lý một số hành vi cản trở giao thông đường bộ, nhưng ở mức độ nhẹ hơn so với quy định tại khoản 01 điều này. Tương tự như quy định ở Điều 260, Điều 261 BLHS 2015 đã tách khoản 1 của Điều 203 cũ ra để quy định thành 2 khoản, là khoản 1 và khoản 4. Theo đó thì: Nếu gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên thì xử lý theo khoản 1 Điều 261, còn nếu gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể từ 31% đến 60%...thì được tách ra quy định ở khoản 4 của Điều 261 với mức hình phạt nhẹ hơn rất nhiều, không có hình phạt tù mà chỉ có phạt tiền và cải tạo

không giam giữ. Cũng như quy định ở Điều 260, các hướng dẫn cụ thể để thực hiện tại Nghị quyết số 02/2003/NQ- HĐTP ngày 17/4/2003 của Hội đồng Thẩm phán TANDTC đã được tiếp thu, bổ sung cho hoàn chỉnh và pháp điển hóa vào trong các điểm, Điều 261 BLHS 2015.

Về tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, xe máy chuyên dùng không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật tham gia giao thông Điều 262 BLHS 2015. Tên gọi của điều luật đã được bổ sung thêm từ “cơ giới” và “xe máy chuyên dùng” cho phù hợp với Luật giao thông đường bộ và thực tiễn xã hội, như vậy, đối tượng điều chỉnh ở Điều 262 chỉ là phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và xe máy chuyên dùng. Điều 262 BLHS năm 2015 đã xây dựng thành 5 khoản, trong đó tách từ khoản 2 Điều 204 BLHS 1999 thành 2 khoản và bổ sung thêm 01 khoản mới, nên điều luật tăng 02 khoản so với Điều 204 BLHS 1999, mức hình phạt tại các khoản tương ứng cũng như hình phạt bổ sung quy định ở hai điều luật mới và cũ không có sự khác biệt lớn, cao nhất đến 10 năm tù. Cũng như các tội danh cùng loại, Điều 262 BLHS 2015 đã bổ sung thêm 01 cấu thành giảm nhẹ ở khoản 04 của điều luật để xử lý một số hành vi tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, xe máy chuyên dùng không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật tham gia giao thông, nhưng ở mức độ nhẹ hơn so với quy định tại khoản 01 điều này. Theo đó thì: Nếu gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên thì xử lý theo khoản 1 Điều 262, còn nếu gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể từ 31% đến 60%...thì được tách ra quy định ở khoản 4 của Điều 262 với mức hình phạt nhẹ hơn rất nhiều, không có hình phạt tù mà chỉ có phạt tiền và cải tạo không giam giữ. Cũng như quy định ở Điều 260, 261, các hướng dẫn cụ thể để thực hiện tại Nghị quyết số 02/2003/NQ- HĐTP ngày 17/4/2003 của Hội đồng Thẩm phán TANDTC đã được tiếp thu, bổ sung cho hoàn chỉnh và pháp điển hóa vào trong các điểm, Điều 262 BLHS 2015.

Về tội điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện tham gia giao thông đường bộ Điều 263 và tội giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện tham gia giao thông đường bộ Điều 264 BLHS 2015. Điều 205 BLHS năm 1999 quy định tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện tham gia giao thông đường bộ, đây là tội ghép nên đã tách Điều 205 thành hai tội riêng biệt được quy định trong BLHS 2015 đó là: tội điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện tham gia giao thông đường bộ quy định tại Điều 263 và tội giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện tham gia giao thông đường bộ quy định tại Điều 264. Tên gọi của hai điều luật vẫn giữ nguyên tách ra từ Điều 205 BLHS năm 1999. Tuy nhiên, Điều 263, Điều 264 BLHS năm 2015 đã xây dựng thành 5 khoản, tăng 01 khoản so với điều 205 BLHS 1999. Trong cấu thành cơ bản do tình hình thực tiễn của tội phạm hai chủ thể của Điều 263 và Điều 264 được nêu cụ thể, đó là người có thẩm quyền và chủ sở hữu, quản lý phương tiện tham gia giao thông và liệt kê thêm vào một số hành vi mới như người không đủ sức khỏe, độ tuổi để điều khiển phương tiện, người đang trong tình trạng có sử dụng rượu, bia...là đối tượng điều chỉnh của điều luật. Mức hình phạt tại các khoản tương ứng với mức hình phạt bổ sung quy định ở Điều 263 và Điều 264 không có sự khác biệt lớn, cao nhất đến 12 năm tù. Cũng như các điều luật nêu trên tại Điều 263 và Điều 264 BLHS 2015 đã bổ sung thêm 01 cấu thành giảm nhẹ ở khoản 04 của điều luật để xử lý một số các hành vi phạm giao thông đường bộ khác, nhưng ở mức độ nhẹ hơn so với quy định tại khoản 01 điều này. Theo đó thì: Nếu gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên thì xử lý theo khoản 1 điều Điều 263 và Điều 264, còn nếu gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể từ 31% đến 60%...thì được tách ra quy định ở khoản 4 của Điều 263 và Điều 264 với mức hình phạt nhẹ hơn rất nhiều, không có hình phạt tù mà chỉ có phạt tiền và cải tạo không giam giữ. Cũng như quy định ở các điều luật về tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, các hướng

dẫn cụ thể để thực hiện tại Nghị quyết số 02/2003/NQ- HĐTP ngày 17/4/2003 của Hội đồng Thẩm phán TANDTC đã được tiếp thu, bổ sung cho hoàn chỉnh và pháp điển hóa vào trong các điểm, Điều 263 và Điều 264 BLHS 2015. Ngoài ra, Điều 263 quy định thêm hình phạt bổ sung là tiền và vẫn giữ nguyên hình phạt bổ sung cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định; còn Điều 264 chỉ quy định thêm hình phạt bổ sung là tiền và bỏ hình phạt bổ sung cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định.

Về tội tổ chức đua xe trái phép Điều 265 BLHS 2015. Tên gọi của điều luật vẫn giữ nguyên theo Điều 206 BLHS năm 1999. Tuy nhiên, Điều 265 BLHS năm 2015 đã xây dựng thành 6 khoản, tăng một khoản so với Điều 206 BLHS 1999. Mức hình phạt tại các khoản tương ứng cũng như hình phạt bổ sung quy định ở hai điều luật mới và cũ không có sự khác biệt nhưng tại Điều 265 BLHS 2015 đã bổ sung thêm 01 cấu thành ở khoản 5 của điều luật để xử lý một số hành vi khi vi phạm, nhưng mức hình phạt lại tương ứng với quy định tại khoản 01 điều này. Các hành vi này là các quy định, hướng dẫn cụ thể để thực hiện tại Nghị quyết số 02/2003/NQ- HĐTP ngày 17/4/2003 của Hội đồng Thẩm phán TANDTC đã được tiếp thu, bổ sung cho hoàn chỉnh và pháp điển hóa vào trong các điểm, Điều 265 BLHS 2015.

Về tội đua xe trái phép Điều 266 BLHS 2015. Tên gọi của điều luật vẫn giữ nguyên theo Điều 207 BLHS năm 1999. Mức hình phạt tại các khoản tương ứng cũng như hình phạt bổ sung quy định ở hai điều luật mới và cũ không có sự khác biệt. Tuy nhiên nhận thấy rõ nhất là các hành vi quy định trong Điều 266 chính là các quy định, hướng dẫn cụ thể tại Nghị quyết số 02/2003/NQ- HĐTP ngày 17/4/2003 của Hội đồng Thẩm phán TANDTC đã được tiếp thu, bổ sung và pháp điển hóa vào trong các điểm, Điều 266 BLHS 2015.

2.2.3.2. Quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong Bộ luật hình sự năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017

Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ quy định từ Điều 260 đến Điều 266 trong BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017, tên gọi được giữ

nguyên và không có thay đổi về mức hình phạt. Thay đổi lớn nhất là thiết kế, sắp xếp lại các khung khoản trong Điều luật cho phù hợp theo hướng từ cấu thành cơ bản ở khoản 1 và tiếp theo là cấu thành tăng nặng quy định tăng dần cả về hậu quả cũng như mức hình phạt.

Điều nhận thấy rõ nhất trong các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 là đã bỏ tất cả các cấu thành giảm nhẹ quy định tại khoản 4 của tất cả các Điều luật này trong BLHS năm 2015. Bởi vì, quy định đó nó không phù hợp khi áp dụng Điều luật trên thực tiễn. Trong BLHS năm 2015 nếu vi phạm quy định tại khoản 4 của các Điều 260 đến Điều 264, đó là: "... gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể từ 31% đến 60% hoặc gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 31%..." thì đã cấu thành tội quy định một trong các Điều 260 đến Điều 264, nhưng BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 đã bỏ quy định này và nâng cấu thành cơ bản lên nếu: "...gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên; gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 61% đến 121%" thì mới cấu thành tội phạm. Đây là thể hiện chính sách hình sự của Đảng và Nhà nước ta, cũng như phù hợp với điều kiện kinh tế, xã hội hiện nay.

Còn Điều 265 quy định về tội tổ chức đua xe trái phép đã bỏ hẳn cấu thành giảm nhẹ quy định tại khoản 5 của điều luật, điều luật còn lại 5 khoản và sắp xếp khung hình phạt, Điều luật theo thứ tự từ cấu thành cơ bản ở khoản 1 và tiếp theo là cấu thành tăng nặng quy định tăng dần cả về hậu quả cũng như mức hình phạt.

Về tội đua xe trái phép quy định tại Điều 266 thì vẫn giữ nguyên 5 khoản, nhưng có thay đổi cách sắp xếp quy định trong điều luật, bổ sung thêm các hành vi trong cấu thành cơ bản. Điều luật bỏ tình tiết quy định tại điểm b, c khoản 1 và gộp vào cấu thành tội phạm ở khoản này đồng thời bổ sung thêm một cấu

thành tội phạm ở khoản này đó là nếu đưa xe trái phép gây thiệt hại về tài sản từ 50.000.000 đồng đến dưới 100.000.000 đồng thì cũng cấu thành tội phạm. Về hình phạt thì vẫn giữ nguyên như quy định tại BLHS năm 2015.

Tóm lại, BLHS năm 2015 và BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 đã tách các mục để quy định các tội phạm theo từng nhóm, như: nhóm các tội xâm phạm an toàn giao thông; nhóm các tội phạm công nghệ cao...; Hình sự hóa một số hành vi xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng, gồm các hành vi sau: cố ý đặt, rải vật sắc, nhọn trên đường bộ; Tách tội ghép trong chương này của BLHS hiện hành thành các tội danh khác nhau, đồng thời cụ thể hóa hành vi phạm tội cũng như các tình tiết tăng nặng định khung hình phạt (*các Điều 265, 266..*). Đó là các tội: điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ... Quy định phạt tiền là hình phạt chính áp dụng đối với trường hợp phạm tội nghiêm trọng thuộc các tội: cản trở giao thông đường bộ; tổ chức đua xe trái phép; đua xe trái phép (*các Điều 262, 267, 268*) và trường hợp phạm tội rất nghiêm trọng thuộc tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ (*Điều 261*). Cụ thể hóa hành vi phạm tội cũng như các tình tiết tăng nặng định khung đối với nhóm các tội xâm phạm an toàn giao thông. Đây cũng là thể hiện chính sách hình sự của đảng, Nhà nước ta trong giai đoạn này.

2.2.4. Phân biệt tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ với một số các tội khác có liên quan trong Bộ luật hình sự

** Phân biệt tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ và tội đua xe trái phép*

Theo quy định của pháp luật hiện hành, thực tế xét xử hiện nay cho thấy có nhiều trường hợp nhầm lẫn trong việc đánh giá, xem xét các dấu hiệu nhằm phân biệt giữa Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ quy định tại Điều 260 với Tội đua xe trái phép được quy định tại Điều 266 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 vì hai tội này có chung một khách thể là an toàn công cộng, trật tự công cộng và đe dọa, xâm phạm nghiêm trọng đến tính mạng, sức khỏe và

tài sản của người khác. Song giữa hai tội này vẫn có những điểm khác nhau, có thể phân biệt như sau:

Về khách thể trực tiếp: Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ xâm phạm tới sự an toàn của hoạt động giao thông đường bộ và sự an toàn về tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác. Còn Tội đua xe trái phép xâm phạm đến an toàn công cộng, đồng thời tội này còn đe dọa an toàn tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác cũng như gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến trật tự công cộng.

Về hành vi khách quan: Hành vi khách quan của Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là hành vi vi phạm các quy định về đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường bộ của người tham gia giao thông đã gây ra hậu quả nghiêm trọng cho xã hội (thiệt hại về người, tài sản tính thành tiền và làm mất trật tự, an toàn giao thông đường bộ). Hành vi khách quan của Tội đua xe trái phép là hành vi đua trái phép ô tô, xe máy hoặc các loại xe khác có gắn động cơ gây thiệt hại cho sức khỏe, tài sản của người khác, gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến an toàn công cộng.

Về mặt chủ quan: Đối với Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, tội phạm được thực hiện với lỗi vô ý, tùy từng trường hợp cụ thể mà lỗi của người phạm tội có thể là lỗi vô ý vì quá tự tin hoặc lỗi vô ý vì cầu thả. Trong cả hai trường hợp lỗi trên, người phạm tội hoàn toàn không mong muốn cho hậu quả xảy ra. Còn đối với Tội đua xe trái phép, tội phạm được thực hiện với lỗi cố ý trực tiếp. Mục đích phạm tội và động cơ phạm tội không phải là dấu hiệu bắt buộc trong mặt chủ quan của tội này.

Về điều kiện truy cứu trách nhiệm hình sự: Đối với Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, điều kiện là gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây hậu quả nghiêm trọng cho sức khỏe và tài sản của người khác. Còn đối với Tội đua xe trái phép điều kiện là gây thiệt hại cho sức khỏe, tài sản của người khác hoặc đã bị xử phạt hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này, chưa được xóa án tích mà còn phạm tội.

** Phân biệt tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ với tội giết người*

Trong thực tiễn xét xử, cũng có rất nhiều vụ án thực chất là vụ án về vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, song phía người bị hại cho rằng đây là vụ án giết người, nên có làm đơn khiếu nại gửi các cơ quan chức năng, gây dư luận xấu, gây áp lực đối với HĐXX.

Theo quy định của Điều 123 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 thì Tội giết người được hiểu là hành vi cố ý tước đoạt trái pháp luật tính mạng người khác, tức là có khả năng gây ra cái chết cho con người hoặc chấm dứt sự sống của họ. Khách thể của tội phạm này là quyền được sống của con người; đối tượng tác động của tội này là thân thể con người đang sống một cách bình thường. Ngoài ra, mặt chủ quan của tội phạm này được thực hiện dưới dạng lỗi cố ý. Đây là dấu hiệu bắt buộc để phân biệt Tội giết người và Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Để phân biệt rõ ràng hai tội này, chúng ta cần nghiên cứu, xem xét sự khác nhau giữa Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ và Tội giết người, để từ đó xác định tội danh một cách chính xác nhất, tránh gây hiểu lầm trong dư luận của gia đình người bị hại và xã hội. Sự khác nhau giữa hai tội danh trên được thể hiện như sau:

Về khách thể trực tiếp: Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ xâm phạm đến sự an toàn của hoạt động giao thông đường bộ và sự an toàn về tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác. Còn Tội giết người xâm phạm đến quyền được sống của con người.

Về hành vi khách quan: Hành vi khách quan của Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là hành vi vi phạm các quy định về đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đã gây ra hậu quả nghiêm trọng cho xã hội (thiệt hại về người, tài sản tính thành tiền và làm mất trật tự an toàn giao thông đường bộ. Còn Tội giết người có hành vi khách quan là hành vi tước đoạt trái pháp luật tính mạng người khác, tức là có khả năng gây ra cái chết cho con người hoặc chấm dứt sự sống

của họ. Hành vi khách quan của Tội giết người có thể là hành động hoặc không hành động.

Về mặt chủ quan: Đối với Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, tội phạm được thực hiện với lỗi vô ý, tùy từng trường hợp cụ thể mà lỗi của người phạm tội có thể là lỗi vô ý vì quá tự tin hoặc lỗi vô ý vì cầu thả. Trong cả hai trường hợp lỗi trên, người phạm tội hoàn toàn không mong muốn cho hậu quả xảy ra. Còn đối với Tội giết người tội phạm được thực hiện với lỗi cố ý. Lỗi cố ý ở đây có thể là lỗi cố ý trực tiếp hoặc cố ý gián tiếp.

Về điều kiện truy cứu trách nhiệm hình sự: Đối với Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, điều kiện là gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây hậu quả nghiêm trọng cho sức khỏe và tài sản của người khác. Còn đối với Tội giết người điều kiện là gây hậu quả chết người.

** Phân biệt tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ và tội vô ý làm chết người*

Theo quy định tại Điều 128 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 thì Tội vô ý làm chết người là hành vi của một người không thấy trước được hành vi của mình có khả năng gây ra chết người mặc dù phải thấy trước và có thể thấy trước hưng tin rằng hậu quả đó không xảy ra. Tội phạm được thực hiện bởi hình thức lỗi vô ý, bao gồm cả lỗi vô ý do cầu thả và vô ý vì quá tự tin và được thực hiện bởi bất kỳ người nào có đủ năng lực trách nhiệm hình sự, đạt độ tuổi theo luật định. Khách thể của tội phạm này là quyền được sống của con người, đối tượng tác động của tội này là thân thể con người đang sống một cách bình thường.

Như vậy, so sánh với Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ cho thấy những điểm giống nhau sau:

Một là, tội phạm được thực hiện bởi hình thức lỗi vô ý, bao gồm cả lỗi vô ý do cầu thả và vô ý vì quá tự tin.

Hai là, chủ thể của tội phạm là những người có năng lực trách nhiệm hình sự và đủ tuổi chịu trách nhiệm hình sự thực hiện.

Bên cạnh đó, giữa hai tội phạm này còn một số điểm khác nhau như:

Về khách thể trực tiếp: Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ xâm phạm đến sự an toàn của hoạt động giao thông đường bộ và sự an toàn về tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác. Còn Tội vô ý làm chết người xâm phạm đến quyền được sống của con người.

Về hành vi khách quan: Hành vi khách quan của Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là hành vi vi phạm các quy định về đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đã gây ra hậu quả nghiêm trọng cho xã hội (thiệt hại về người, tài sản tính thành tiền và làm mất trật tự an toàn giao thông đường bộ. Còn Tội vô ý làm chết người có hành vi khách quan là hành vi không thực hiện hoặc thực hiện không đúng, không đầy đủ các quy tắc an toàn gây nên cái chết cho con người.

Về điều kiện truy cứu trách nhiệm hình sự: Đối với Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, điều kiện là gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây hậu quả nghiêm trọng cho sức khỏe và tài sản của người khác. Còn đối với Tội vô ý làm chết người điều kiện là gây hậu quả chết người (đây là yếu tố bắt buộc trong cấu thành tội phạm).

** Phân biệt tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ với tội vô ý gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của người khác*

Theo quy định tại Điều 138 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017, Tội vô ý gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của người khác được hiểu là hành vi vô ý gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của người khác mà tỷ lệ tổn thương cơ thể từ 31% trở lên do người có năng lực trách nhiệm hình sự và đủ tuổi chịu trách nhiệm hình sự thực hiện dưới hình thức lỗi vô ý vì quá tự tin hoặc do cẩu thả mà gây thương tích cho nạn nhân. Khách thể của tội phạm này là quyền được bảo hộ về sức khỏe của con người.

Như vậy, so sánh với Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ cho thấy những điểm giống nhau sau:

Một là, tội phạm được thực hiện bởi hình thức lỗi vô ý, bao gồm cả lỗi vô ý do cầu thả và vô ý vì quá tự tin.

Hai là, chủ thể của tội phạm là những người có năng lực trách nhiệm hình sự và đủ tuổi chịu trách nhiệm hình sự thực hiện.

Bên cạnh đó, giữa hai tội phạm này còn một số điểm khác nhau như:

Về khách thể trực tiếp: Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ xâm phạm đến sự an toàn của hoạt động giao thông đường bộ và sự an toàn về tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác. Còn Tội vô ý gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của người khác xâm phạm đến quyền được bảo hộ về sức khỏe của con người.

Về hành vi khách quan: Hành vi khách quan của Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là hành vi vi phạm các quy định về đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đã gây ra hậu quả nghiêm trọng cho xã hội (thiệt hại về người, tài sản tính thành tiền và làm mất trật tự an toàn giao thông đường bộ. Còn Tội vô ý gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của người khác có hành vi khách quan là hành vi không thực hiện hoặc thực hiện không đúng, không đầy đủ các quy tắc an toàn gây nên thương tích cho nạn nhân.

Về điều kiện truy cứu trách nhiệm hình sự: Đối với Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, điều kiện là gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây hậu quả nghiêm trọng cho sức khỏe và tài sản của người khác. Còn đối với Tội vô ý gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của người khác điều kiện là gây thương tích với tỷ lệ thương tật từ 31% trở lên cho nạn nhân mới cấu thành tội phạm.

2.3. Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo quy định của pháp luật hình sự một số nước trên thế giới

2.3.1. Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo quy định của Bộ luật hình sự Liên bang Nga

Ngày 24 tháng 5 năm 1996 Duma Quốc gia Nga thông qua BLHS Liên bang Nga và được Hội đồng Liên bang phê chuẩn ngày 5 tháng 6 năm 1996. Qua

thời gian, để phù hợp với tình hình kinh tế, xã hội Nga, BLHS Liên bang Nga đã được sửa đổi nhiều lần và gần nhất là sửa đổi bằng Luật Liên bang số 147 ngày 01/7/2010.

Trong BLHS Liên bang Nga, các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được quy định tại chương 27 với tên gọi là: Các tội xâm phạm an toàn khi vận hành và khai thác giao thông. Trong chương 27 quy định 8 điều luật, nhưng chỉ có 3 điều luật có nội dung liên quan đến lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ và có điểm tương đối giống các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được quy định trong BLHS Việt Nam, đó là:

“Chương 27: Các tội xâm phạm an toàn khi vận hành và khai thác giao thông

Điều 264: Vi phạm các quy tắc an toàn giao thông và vận hành các phương tiện giao thông vận tải.

1. Người điều khiển ô tô, tàu điện hoặc các phương tiện giao thông khác mà vi phạm quy tắc an toàn giao thông hoặc vận hành các phương tiện giao thông vận tải, do vô ý mà gây thiệt hại rất nghiêm trọng đến sức khỏe người khác thì bị phạt hạn chế tự do đến ba năm, hoặc bị phạt giam từ ba tháng đến sáu tháng, hoặc phạt đến hai năm có hoặc không kèm theo tước giấy phép lái xe đến ba năm.

2. Những hành vi được quy định tại khoản 1 của Điều luật này, nếu người vi phạm trong tình trạng say rượu, do vô ý gây thiệt hại rất nghiêm trọng đến sức khỏe của người khác thì bị phạt tù đến ba năm kèm theo và bị tước giấy phép lái xe đến ba năm.

3. Hành vi được quy định tại khoản 1 của Điều luật này, nếu do vô ý mà làm chết người thì bị phạt tù đến ba năm kèm theo bị tước giấy phép lái xe đến ba năm.

4. Những hành vi được quy định tại khoản 1 của Điều luật này, nếu người vi phạm trong tình trạng say rượu, do vô ý mà làm chết người thì bị phạt tù đến bảy năm và tước giấy phép lái xe đến ba năm.

5. Hành vi được quy định tại khoản 1 của Điều luật này, nếu do vô ý mà làm chết từ hai người trở lên thì bị phạt tù đến bảy năm và tước giấy phép lái xe đến ba năm.

6. Những hành vi được quy định tại khoản 1 của Điều luật này, nếu người vi phạm trong tình trạng say rượu, do vô ý mà làm chết từ hai người trở lên thì bị phạt tù đến chín năm và tước giấy phép lái xe đến ba năm.

Ghi chú: những phương tiện giao thông khác được quy định tại Điều luật này được hiểu là xe điện bánh hơi, máy kéo, các loại xe tự hành, xe gắn máy, mô tô và những phương tiện cơ giới khác.

Điều 266: Tội sửa chữa các phương tiện giao thông không đảm bảo chất lượng và cho xuất xưởng những phương tiện đó khi vẫn còn lỗi kỹ thuật.

1. Người chịu trách nhiệm về tình trạng kỹ thuật của phương tiện giao thông mà sửa chữa không đảm bảo chất lượng các phương tiện giao thông, đèn tín hiệu hoặc các thiết bị giao thông khác, cũng như cho xuất xưởng các phương tiện giao thông vẫn còn lỗi kỹ thuật, nếu những hành vi đó do bất cẩn mà gây ra thiệt hại nghiêm trọng đến sức khỏe con người thì bị phạt tiền từ một trăm nghìn rúp đến ba trăm nghìn rúp hoặc bằng lương hay bằng thu nhập khác của người bị kết án từ một năm đến hai năm, hoặc hạn chế tự do đến ba năm, hoặc bị phạt giam đến sáu tháng, hoặc bị phạt tù đến hai năm có hoặc không kèm theo bị tước quyền đảm nhiệm một số chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định đến ba năm.

2. Cũng như hành vi trên, nếu do vô ý mà làm chết người thì bị phạt tù đến năm năm.

3. Những hành vi được quy định tại khoản 1 của Điều luật này, nếu do vô ý mà làm chết từ hai người trở lên thì bị phạt tù đến bảy năm.

Điều 268: Tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông.

1. Hành khách, người đi bộ hay người nào tham gia giao thông (trừ những người được quy định tại Điều 263 và 264 của Bộ luật này) mà vi phạm các quy định về an toàn giao thông và sử dụng các phương tiện vận tải, do vô ý mà gây thiệt hại nghiêm trọng đến sức khỏe của con người thì bị hạn chế tự do đến ba năm, hoặc bị phạt giam từ hai tháng đến bốn tháng, hoặc phạt tù đến hai năm.

2. Cũng những hành vi trên nhưng do vô ý mà làm chết người thì bị hạn chế tự do đến bốn năm hoặc bị phạt tù cũng đến bốn năm.

3. Những hành vi được quy định tại khoản 1 của Điều luật này nhưng nếu do vô ý mà làm chết từ hai người trở lên thì bị phạt tù đến bảy năm” [64].

Nghiên cứu những quy định trên cho thấy, ba điều luật của BLHS Liên bang Nga tương ứng với ba điều luật quy định trong BLHS năm 2015,, sửa đổi, bổ sung năm 2017, cụ thể là:

Thứ nhất, tội vi phạm các quy tắc an toàn giao thông và vận hành các phương tiện giao thông vận tải (Điều 264 BLHS Liên bang Nga) tương ứng với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ (Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017). Hai Điều luật đều quy định những điểm tương đồng nhau, về chủ thể đều là người điều khiển phương tiện tham gia giao thông, nhưng ở Điều 264 ngoài phương tiện tham gia giao thông là ô tô thì còn quy định cả phương tiện là Tàu điện. Các tình tiết tăng nặng của hai điều luật quy định tương đối giống nhau, như đều quy định vi phạm trong tình trạng say rượu là tình tiết định khung tăng nặng. Về hình phạt thì có sự khác nhau rõ nhất, theo Điều 264 quy định tội phạm loại này phải chịu các loại hình phạt hạn chế tự do, phạt giam, phạt tù (mức cao nhất là 9 năm) và mọi trường hợp đều bị tước giấy phép lái xe đến ba năm; còn loại tội này ở Việt Nam thì hình phạt ngoài cải tạo không giam giữ, phạt tù (mức cao nhất là 15 năm) còn quy định thêm hình phạt tiền và không bị tước giấy phép lái xe nhưng có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc liên quan đến hành vi phạm tội.

Thứ hai, Tội sửa chữa các phương tiện giao thông không đảm bảo chất lượng và cho xuất xưởng những phương tiện đó khi vẫn còn lỗi kỹ thuật (Điều 266 BLHS Liên bang Nga) tương ứng với tội đưa vào vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ, xe máy chuyên dùng không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật tham gia giao thông (Điều 262 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017). Về chủ thể đều là người chịu trách nhiệm trực tiếp về tình trạng kỹ thuật của các phương tiện giao thông. Về hình phạt thì theo quy định ở Điều 266

tội phạm loại này phải chịu các loại hình phạt tiền, hạn chế tự do, phạt giam, phạt tù (mức cao nhất là 7 năm) và chỉ quy định tội phạm bị truy ở khoản 1 thì có hoặc không kèm theo bị tước quyền đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc liên quan đến hành vi phạm tội; còn loại tội này ở Việt Nam thì quy định hình phạt tiền, cải tạo không giam giữ, phạt tù (mức cao nhất là 10 năm) và người phạm tội có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc liên quan đến hành vi phạm tội.

Thứ ba, Tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông (Điều 268 BLHS Liên bang Nga) tương ứng với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ (Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017). Về chủ thể là hành khách hay người đi bộ được quy định riêng thành một điều luật, trong khi đó BLHS Việt Nam năm 1999 chưa quy định hành vi tham gia giao thông của người đi bộ, đến BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 hành vi của người đi bộ tham gia giao thông mới được quy định và nhập vào Điều 202 BLHS năm 1999 thành một tội lấy tên là tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Về hình phạt Điều 268 quy định mức cao nhất là 7 năm tù còn Điều 260 thì mức hình phạt cao nhất là 15 năm tù.

2.3.2. Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo quy định của Bộ luật hình sự Cộng hòa Liên bang Đức

Trong BLHS Cộng hòa Liên bang Đức năm 2009, các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được quy định tại chương 28 với tên gọi là: Các tội phạm gây nguy hiểm chung. Trong chương 28 quy định 28 điều luật, nhưng chỉ có 3 điều luật có nội dung liên quan đến lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ và có điểm tương đồng giống các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được quy định trong BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017, gồm có:

“Điều 315b: Những can thiệp nguy hiểm trong giao thông đường bộ.

(1) Người nào gây hại cho an toàn giao thông đường bộ qua việc họ

1. phá hủy, làm hư hỏng hoặc hủy hoại các thiết bị hoặc các phương tiện giao thông; 2. tạo ra những cản trở; 3. thực hiện một sự can thiệp tương tự cũng

nguy hại như vậy, và qua đó gây nguy hại cho thân thể hoặc tính mạng của một người khác hoặc cho tài sản có giá trị lớn của người khác thì bị xử phạt với hình phạt tự do đến năm năm hoặc với hình phạt tiền.

(2) Phạm tội chưa đạt cũng bị xử phạt.

(3) Nếu người thực hiện tội phạm thực hiện theo những điều kiện của Điều 315 thì hình phạt là hình phạt tự do từ một năm đến mười năm, trong những trường hợp ít nghiêm trọng thì hình phạt là hình phạt tự do từ sáu tháng đến năm năm.

(4) Người nào vô ý gây ra sự nguy hiểm trong những trường hợp của khoản 1 Điều này thì bị xử phạt với hình phạt tự do đến ba năm hoặc với hình phạt tiền.

(5) Người nào vô ý thực hiện và vô ý gây ra sự nguy hiểm trong những trường hợp của khoản 1 thì bị xử phạt với hình phạt tự do đến hai năm hoặc với hình phạt tiền.

Điều 315c: Gây nguy hại cho giao thông đường bộ.

(1) Người nào trong giao thông đường bộ

1. mà điều khiển một phương tiện giao thông mặc dù họ không ở trong tình trạng điều khiển an toàn phương tiện giao thông

a. do sử dụng đồ uống có cồn hoặc các chất gây say khác hoặc; b. do khiếm khuyết về tinh thần hoặc thể xác.

2. trái với quy định giao thông một cách nghiêm trọng và bất cẩn mà

a. coi thường quyền đi trước,; b. vượt sai hoặc đi sai khác trong quá trình vượt,; c. đi sai ở lối qua đường cho người đi bộ,; d. đi quá nhanh ở các vị trí khó quan sát, ở các ngã tư, ngã ba hoặc ở nơi đường sắt cắt ngang,; e. không giữ việc đi bên phải của phần đường ở các vị trí khó quan sát, ; f. quay xe, lùi xe hoặc đi ngược chiều trên đường cao tốc hoặc đường giành riêng cho xe cơ giới tốc độ cao hoặc bắt đầu thực hiện điều này,; g. báo hiệu dừng xe hoặc đỗ không ở nơi có đủ khoảng cách cần thiết mặc dù điều đó là yêu cầu đối với an toàn của giao thông, và qua đó gây nguy hại cho thân thể hoặc tính mạng hoặc cho tài sản có

giá trị lớn của người khác thì bị xử phạt với hình phạt tự do đến năm năm hoặc với hình phạt tiền.

(2) Trong trường hợp khoản 1 số 1 thì phạm tội chưa đạt bị xử phạt.

(3) Người nào trong trường hợp của khoản 1 mà

1. Vô ý gây ra sự nguy hiểm; 2. Vô ý thực hiện và vô ý gây ra sự nguy hiểm, thì bị xử phạt với hình phạt tự do đến hai năm hoặc với hình phạt tiền.

Điều 316: Say rượu trong giao thông.

(1) Người nào trong giao thông (các điều 315 đến 315d) mà điều khiển một phương tiện giao thông, mặc dù họ không ở trong tình trạng điều khiển an toàn phương tiện giao thông này, do sử dụng đồ uống có cồn hoặc các chất kích thích khác thì bị xử phạt với hình phạt tự do đến một năm hoặc với hình phạt tiền nếu hành vi không bị đe dọa với một hình phạt theo Điều 315^a hoặc 315c.

(2) Cũng bị xử phạt theo khoản 1 người nào vô ý thực hiện hành vi”[65].

Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong BLHS năm 2015 sửa đổi, bổ sung năm 2017 được quy định ở chương XXI, với tên gọi các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng, trong đó các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ bao gồm các tội danh quy định từ Điều 260 đến Điều 266. Ba điều luật của BLHS có điểm tương đồng với tội danh quy định trong BLHS Cộng hòa Liên bang Đức, đó là:

Thứ nhất, Điều 315b BLHS Cộng hòa Liên bang Đức quy định tội những can thiệp nguy hiểm trong giao thông đường bộ có điểm tương đồng với tội cản trở giao thông đường bộ được quy định tại Điều 261 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017. Hai điều luật đều quy định những điểm tương đồng nhau về chủ thể và các hành vi cản trở giao thông đường bộ, nhưng ở Điều 315b không quy định các hành vi cản trở giao thông cụ thể như trong Điều 261, mà chỉ quy định các hành vi cản trở mang tính chất chung và để mở đường cho việc sửa đổi luật. Về hình phạt quy Điều 315b quy định hai loại hình phạt, hình phạt tiền và hình phạt tự do, còn Điều 261 quy định ba loại hình phạt, hình phạt cải tạo không giam giữ, hình phạt tiền và hình phạt tù, và mức hình phạt trong Điều

315b và trong Điều 261 đều quy định cao nhất là mười năm. Điều 315b quy định thêm trường hợp phạm tội chưa đạt thành một khoản trong điều luật còn Điều 261 không quy định mà tội chưa đạt được quy định ở phần chung của BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017.

Thứ hai, Điều 315c BLH SCHLBD quy định tội gây nguy hại cho giao thông đường bộ tương ứng với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ được quy định tại Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017. Trong Điều 315c đã quy định và liệt kê cụ thể các trường hợp khi tham gia giao thông nếu vi phạm thì sẽ phạm vào tội này như: do sử dụng đồ uống có cồn hoặc các chất gây say khác, vượt sai, tốc độ, đi không đúng phần đường hay đi ngược chiều..., còn trong Điều 260 chưa quy định cụ thể các trường hợp đó trong điều luật, mà các trường hợp đó lại nằm trong Luật giao thông đường bộ. Cũng như các điều luật khác quy định liên quan đến vấn đề an toàn giao thông đường bộ, Điều 315c cũng quy định thêm trường hợp phạm tội chưa đạt thành một khoản trong điều luật còn trong Điều 260 thì không quy định trường hợp phạm tội chưa đạt mà trường hợp này quy định ở phần chung của BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017. Về hình phạt quy Điều 315c quy định hai loại hình phạt, hình phạt tiền và hình phạt tự do, còn Điều 260 quy định ba loại hình phạt, hình phạt cải tạo không giam giữ, hình phạt tiền và hình phạt tù, và mức hình phạt cao nhất trong Điều 315c là 5 năm tù còn trong Điều 261 đều quy định cao nhất là 15 năm tù.

Thứ ba, Điều 316 BLHS Cộng hòa Liên bang Đức quy định tội say rượu trong giao thông, đây là điểm khác biệt rõ nhất giữa BLHS của hai nước. Nếu BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 quy định người nào tham gia giao thông đường bộ trong tình trạng có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá mức quy định, có sử dụng chất ma túy hoặc chất kích thích mạnh khác chỉ là tình tiết tăng nặng trách nhiệm hình sự tại Điều 260, thì trong BLHS Cộng hòa Liên bang Đức ngoài việc quy định người nào điều khiển phương tiện giao thông do sử dụng đồ uống có cồn hoặc các chất gây say khác

và qua đó gây nguy hại cho thân thể hoặc tính mạng hoặc cho tài sản có giá trị lớn của người khác là một tình tiết định tội tại Điều 315c, thì còn quy định say rượu trong giao thông thành một tội danh độc lập nếu hành vi không bị đe dọa với một hình phạt theo Điều 315^a hoặc 315c, tức là các hành vi điều khiển một phương tiện giao thông sử dụng đồ uống có cồn hoặc các chất kích thích khác nhưng không thuộc trường hợp quy định tại Điều 315^a hoặc 315c và chỉ cần tham gia giao thông (không gây nguy hại cho thân thể hoặc tính mạng hoặc cho tài sản có giá trị lớn của người khác) thì sẽ phạm vào tội say rượu trong giao thông theo Điều 316 với hình phạt tự do đến một năm hoặc với hình phạt tiền.

Ở Việt Nam nếu người nào tham gia giao thông đường bộ trong tình trạng có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá mức quy định, có sử dụng chất ma túy hoặc chất kích thích mạnh khác mà gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác thì sẽ bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017, còn say rượu mà điều khiển phương tiện giao thông không gây thiệt hại thì chỉ bị xử phạt hành chính và không bị coi là tội phạm.

2.3.3. Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo quy định của Bộ luật hình sự Nhật Bản

BLHS Nhật Bản được công bố ngày 24 tháng 4 năm 1907 và được ban hành ngày 01/10/1908. Qua thời gian, để phù hợp với sự phát triển của kinh tế, xã hội ở Nhật, BLHS Nhật Bản đã được sửa đổi nhiều lần và gần nhất là sửa đổi, bổ sung ngày 24/6/2011.

Liên quan đến các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, BLHS Nhật Bản quy định nằm ở 3 chương khác nhau, đó là chương 11 với tên gọi: Tội cản trở đi lại; chương 27 với tên gọi: Tội gây ra thương tích và chương 28 với tên gọi: Tội sơ ý gây ra thương tích. Trong đó có bốn điều luật có điểm tương đồng với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được quy định trong BLHS Việt Nam, đó là:

“Chương 11: Tội cản trở đi lại.

Điều 124: Cản trở đi lại và gây ra thương tích hoặc chết người

1. Người nào phá hủy đường bộ, đường thủy, cầu cống, hoặc đặt chướng ngại vật cản trở giao thông thì bị phạt tù dưới 2 năm hoặc bị phạt tiền dưới 20 vạn Yên.

2. Đối với người phạm tội khoản trên, mà gây ra thương tích hoặc chết người thì so với tội gây ra thương tích, xử theo khung hình phạt nặng hơn.

Điều 128: Phạm tội chưa đạt.

Phạm tội chưa đạt các tội quy định tại Khoản 1 Điều 124; Điều 125; Khoản 1 và Khoản 2 Điều 126 cũng bị xử phạt.

Chương 27: Tội gây ra thương tích.

Điều 208-2: Lái xe nguy hiểm gây ra thương tích hoặc chết người

Người nào do ảnh hưởng của cồn hoặc thuốc làm cho việc lái xe có động cơ từ trạng thái bình thường trở nên khó khăn và làm cho người khác bị thương tích thì bị phạt tù dưới 15 năm, nếu dẫn đến chết người thì sẽ bị phạt tù có thời hạn trên 1 năm.

Hành vi cho xe ô tô chạy với tốc độ cao khi không có kỹ năng chế ngự việc đó mà làm cho người khác chết thì cũng bị phạt tương tự.

Người nào với mục đích cản trở người hoặc xe ô tô đang đi trên đường mà để xe vận tải tiến lên chặn trước xe ô tô đang chạy, hoặc áp sát xe hoặc người đang đi đồng thời tăng tốc gây ra nguy hiểm một cách nghiêm trọng hoặc thương tích, thì cũng bị phạt tương tự như khoản trên.

Chương 28: Tội sơ ý gây ra thương tích.

Điều 211: Bất cẩn trong khi làm việc gây ra thương tích hoặc làm chết người, v.v...

1. ...

2. Người nào lái xe có động cơ, mà thiếu sự chú ý, làm cho người khác bị chết hoặc bị thương, thì bị phạt tù dưới 7 năm, hoặc bị cầm cố, hoặc bị phạt tiền dưới 100 vạn Yên.

Tuy nhiên, trường hợp thương tích nhẹ, thì tùy theo tình hình mà cũng có thể được miễn án hình sự”[40].

Nghiên cứu những quy định trên của BLHS Nhật Bản, tác giả thấy rằng BLHS Nhật Bản đã xếp các hành vi lái xe tham gia giao thông, hay cản trở giao thông... không nằm cùng một chương trong BLHS, mà được sắp xếp, quy định ở chương khác nhau tương ứng với hậu quả gây ra của tội phạm. Các tội phạm nêu trên có các hành vi tương ứng với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong BLHS năm 2015 sửa đổi, bổ sung năm 2017, như sau:

Thứ nhất, Trong Chương 11 BLHS Nhật Bản đã quy định 2 Điều luật liên quan đó là Điều 124 tội cản trở đi lại và gây ra thương tích hoặc chết người (tương ứng với tội cản trở giao thông đường bộ được quy định tại Điều 261 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017) và Điều 128 quy định về trường hợp phạm tội ở khoản 1 Điều 124 mà chưa đạt thì cũng bị xử phạt. Theo Điều 124 thì các hành vi gây cản trở giao thông không liệt kê cụ thể như trong Điều 261 và các hành vi phạm tội chưa đạt thì cũng bị xử phạt. Mức hình phạt của Điều 124 là phạt tù dưới 2 năm, trong khi Điều 261 quy định mức hình phạt cao nhất đến 10 năm.

Thứ hai, Điều 208-2 BLHS Nhật Bản quy định tội lái xe nguy hiểm gây ra thương tích hoặc chết người tương đồng với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ được quy định tại Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017. Tuy nhiên, Điều 208-2 luôn đề cao việc uống rượu khi tham gia giao thông, đưa hành vi này vào cấu thành cơ bản của tội danh. Nền hình phạt về tình tiết say rượu trong Điều 260 cao nhất là phạt tù 10 năm, nhưng với hành vi này trong Điều 208-2 quy định phạt tù dưới 15 năm, nếu dẫn đến chết người thì sẽ bị phạt tù có thời hạn trên 1 năm (tù có thời hạn trên 1 năm tức là có thể phạt tới 20 năm). Như vậy, hành vi say rượu trong BLHS Nhật Bản được chú ý hơn và hình phạt nghiêm khắc hơn, bởi vì tình tiết này mang tính chất chủ quan và cố ý của người phạm tội.

Thứ ba, Điều 211 BLHS Nhật Bản quy định tội bất cẩn trong khi làm việc gây ra thương tích hoặc làm chết người, v.v...cũng có khoản 2 quy định người nào lái xe có động cơ, mà thiếu sự chú ý, làm cho người khách bị chết hoặc bị thương là tương đồng với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

được quy định tại Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017, còn các khoản khác của điều luật thì quy định về các hành vi khác không liên quan đến giao thông. Mức hình phạt cao nhất của khoản 2 Điều 211 là phạt tù dưới 7 năm nếu chỉ gây thương tích nhẹ thì cũng có thể được miễn án hình sự. Quy định này phù hợp với chính sách hình sự của Việt Nam hiện nay.

Qua nghiên cứu các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của một số nước trên thế giới, ta có một số nhận xét như sau:

Một là, các trường hợp quy định liên quan đến hành vi điều khiển phương tiện phương tiện tham gia giao thông mà gây tai nạn đều bị tước giấy phép lái xe có thời hạn. Như quy định tại Điều 264 BLHS Liên bang Nga (tương tự tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ quy định tại Điều 260 BLHS năm 2015), theo Điều luật quy định 6 khoản thì riêng khoản 1 cấu thành cơ bản thì có hoặc không tước giấy phép lái xe còn 5 khoản còn lại thì đều quy định tước giấy phép lái xe có thời hạn là 3 năm.

Trong tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ quy định tại Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 của Việt Nam không quy định hình phạt tước giấy phép lái xe mà chỉ quy định người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ 01 năm đến 05 năm. Ta thấy quy định này không có tính bắt buộc mà chỉ “có thể” và điều này phụ thuộc vào ý chí chủ quan của người áp dụng pháp luật có hoặc hay không áp dụng hình phạt này đối với người phạm tội.

Nên chúng ta cần tham khảo quy định của BLHS Liên bang Nga đó là quy định hình phạt bổ sung cụ thể vào luôn từng khoản của điều luật, không tách thành một khoản riêng và tên hình phạt cũng phải cụ thể, không quy định chung chung như Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 của Việt Nam. Và nên quy định hình phạt bổ sung là tước giấy phép lái xe là cũng đầy đủ cho việc người phạm tội không được hành nghề hoặc điều khiển xe trong thời gian bị tước giấy phép.

Hai là, hành vi uống rượu tham gia giao thông không thuộc trường hợp phải truy cứu theo quy định tại Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm

2017 của Việt Nam thì cũng nên quy định thành một điều luật riêng trong BLHS. Ở Việt Nam nếu người nào điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong khi say rượu hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác mà gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác thì sẽ bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017, còn say rượu mà điều khiển phương tiện giao thông không gây thiệt hại thì chỉ bị xử phạt hành chính và không bị coi là tội phạm, tức là chưa cấu thành tội phạm. Các hành vi uống rượu tham gia giao thông hiện nay ở Việt Nam chỉ mới bị xử phạt hành chính nếu trong người có nồng độ cồn vượt mức quy định của pháp luật, cụ thể là, còn dưới mức quy định thì không bị xử phạt nhưng trên thực tiễn đã có không ít các vụ tai nạn giao thông xảy ra do người điều khiển mô tô, xe máy tham gia giao thông có nồng độ cồn hoặc có chất kích thích trong người dưới mức quy định của pháp luật.

Mặt khác, khi uống rượu rồi tham gia giao thông, tính chất nguy hiểm sẽ tăng lên rất nhiều, hành vi uống rượu thể hiện ý thức chủ quan của người phạm tội, biết uống rượu mà tham gia giao thông có thể gây nguy hiểm cho người khác nhưng vẫn uống. Đây là hành vi cố ý cần có những chế tài nghiêm khắc và cần được hình sự hóa trong BLHS như quy định say rượu trong giao thông tại Điều 316 BLHS Cộng hòa Liên bang Đức năm 2009. Tuy nhiên, hình phạt của hành vi này phải thấp hơn hình phạt của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông uống rượu gây tai nạn quy định tại Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017.

Ba là, hành vi của người đi bộ tham gia giao thông đường bộ cũng nên được tách riêng ra khỏi tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ thành một Điều luật độc lập. Bởi vì, tính chất nguy hiểm, mức độ gây ra thiệt hại của người đi bộ tham gia giao thông gây tai nạn thấp hơn người điều khiển các phương tiện cơ giới tham gia giao thông gây tai nạn.

Nếu như trước đây hành vi của người đi bộ tham gia giao thông gây tai nạn làm thiệt hại đến sức khỏe, tính mạng hoặc tài sản của người khác chưa có

căn cứ để truy cứu trách nhiệm hình sự và trong BLHS năm 1999 hành vi này cũng chưa được quy định. Do đó, để phù hợp với tình hình, thực tiễn xã hội và để có căn cứ truy cứu trách nhiệm hình sự của người đi bộ tham gia giao thông, BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 đã quy định hành vi này tại Điều 260 trên cơ sở Điều 202 BLHS năm 1999 với tên gọi khác và mở rộng thêm chủ thể phạm tội trong đó có người đi bộ tham gia giao thông gây tai nạn. Tuy nhiên, qua nghiên cứu và tham khảo bộ luật một số nước nêu trên ta thấy cần thiết phải tách Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 thành hai Điều luật riêng biệt vì:

Các phương tiện cơ giới tham gia giao thông là nguồn nguy hiểm cao độ theo quy định tại Điều 623 BLDS năm 2005 và Điều 601 BLDS năm 2015. Vì vậy, khi có cùng một hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ như nhau, như vượt đèn đỏ gây tai nạn, thì người điều khiển nguồn nguy hiểm cao độ mà gây ra tai nạn giao thông thì mức độ thiệt hại sẽ cao hơn người đi bộ tham gia giao thông gây tai nạn. Cho nên, nếu quy định hai chủ thể này ở cùng một Điều luật, cùng chung một mức hình phạt thì sẽ bất lợi cho chủ thể là người đi bộ tham gia giao thông.

Nếu để hai chủ thể nêu trên cùng một Điều luật, thì hình phạt bổ sung khi áp dụng sẽ không có tác dụng đối với người đi bộ tham gia giao thông gây tai nạn, không thể bắt người đi bộ phải chịu một hình phạt bổ sung là cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định, đây là quy định bất hợp lý của Điều luật. Do đó, ta có thể tham khảo BLHS Liên bang Nga quy định tách hai loại chủ thể thành hai Điều luật riêng biệt, theo đó giữ nguyên chủ thể “người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ” được quy định tại Điều 202 BLHS năm 1999 quy định thành một Điều luật, chủ thể “hành khách, người đi bộ” quy định thành một điều luật khác và có mức hình phạt thấp hơn mức hình phạt quy định cho tội danh có chủ thể người phạm tội là người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ. Như vậy, mới bảo đảm mọi người phạm tội đều bình đẳng trước pháp luật.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Qua nghiên cứu, có thể rút ra kết luận: Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là những hành vi nguy hiểm cho xã hội, được quy định tại BLHS, do người có năng lực trách nhiệm hình sự thực hiện một cách vô ý xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác. Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được thể hiện ở năm dấu hiệu pháp lý đặc trưng.

Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là các tội phạm có tính lịch sử. Từ sau cách mạng tháng tám năm 1945, Nhà nước ta đã ban hành một số văn bản pháp luật hình sự quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông nhằm tạo cơ sở pháp lý cho việc đấu tranh phòng chống loại tội phạm này. Đến BLHS năm 1985, các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ đã được quy định thành các tội phạm độc lập nhưng chưa có quy định riêng mà vẫn được quy định nằm trong nhóm an toàn giao thông vận tải nói chung. BLHS năm 1999 thì các tội về an toàn giao thông đường bộ mới được quy định tên riêng trong lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ gồm các điều từ Điều 202 đến Điều 207; đến BLHS năm 2015 và BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 thì các tội về an toàn giao thông đường bộ được quy định từ Điều 260 đến Điều 266.

Ngoài ra, còn đi tìm hiểu các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong BLHS một số nước trên thế giới như Liên bang Nga, Cộng hòa Liên bang Đức, Nhật Bản và bước đầu so sánh với các quy định trong BLHS Việt Nam năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 để tìm ra những điểm tiến bộ và phù hợp nhằm tiếp tục sửa đổi, bổ sung hoàn thiện các quy định về nhóm tội này trong BLHS Việt Nam năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 như cách quy định về hình phạt bổ sung, quy định về chủ thể tội phạm....

Có thể nói, trải qua các giai đoạn lịch sử khác nhau, những quy định của pháp luật hình sự Việt Nam về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ đã ngày càng được hoàn thiện hơn, đáp ứng được các yêu cầu về cải cách tư pháp và những đòi hỏi của thực tiễn, đặc biệt là trong giai đoạn hiện nay khi các tội phạm này đang có xu hướng gia tăng, đe dọa tính mạng, sức khỏe, tài sản của công dân.

Chương 3

THỰC TIỄN ÁP DỤNG QUY ĐỊNH CỦA BỘ LUẬT HÌNH SỰ HIỆN HÀNH VỀ CÁC TỘI XÂM PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TẠI CÁC TÒA ÁN QUÂN SỰ Ở VIỆT NAM

3.1. Tổng quan kết quả xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của các Tòa án quân sự ở Việt Nam

Các TAQS là cơ quan xét xử của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, thuộc hệ thống TAND được tổ chức trong Quân đội, thực hiện chức năng nhiệm vụ xét xử theo quy định của pháp luật. Trong phạm vi chức năng của mình, các TAQS có nhiệm vụ bảo vệ pháp chế xã hội chủ nghĩa; bảo vệ chế độ xã hội chủ nghĩa và quyền làm chủ của nhân dân; bảo vệ an ninh quốc phòng, kỷ luật và sức mạnh chiến đấu của Quân đội; bảo vệ tài sản của nhà nước, của tập thể, bảo vệ tính mạng, sức khỏe, tài sản, tự do, danh dự, nhân phẩm của quân nhân, công chức, công nhân quốc phòng và của công dân khác. Bằng hoạt động của mình, các TAQS góp phần giáo dục quân nhân, công chức, công nhân quốc phòng trung thành với tổ quốc, chấp hành nghiêm chỉnh pháp luật, điều lệnh của quân đội, tôn trọng những quy tắc của đời sống xã hội, ý thức đấu tranh phòng ngừa và chống tội phạm, các vi phạm pháp luật khác.

Theo Điều 50 Luật tổ chức TAND thì tổ chức TAQS gồm: TAQS trung ương, TAQS quân khu và tương đương và TAQS khu vực.

TAQS trung ương có nhiệm vụ, quyền hạn “phúc thẩm vụ việc mà bản án, quyết định sơ thẩm của TAQS quân khu và tương đương chưa có hiệu lực pháp luật bị kháng cáo, kháng nghị theo quy định của BLTTHS; giám đốc thẩm, tái thẩm bản án, quyết định đã có hiệu lực pháp luật của TAQS quân khu và tương đương, TAQS khu vực bị kháng nghị theo quy định của BLTTHS”[44].

TAQS quân khu và tương đương có nhiệm vụ, quyền hạn “sơ thẩm vụ án theo quy định của BLTTHS; phúc thẩm vụ án hình sự mà bản án, quyết định sơ thẩm của TAQS khu vực chưa có hiệu lực pháp luật bị kháng cáo, kháng nghị theo quy định của BLTTHS”[44].

TAQS khu vực có nhiệm vụ, quyền hạn “sơ thẩm vụ án theo quy định của BLTTHS”[44].

Thực tiễn áp dụng các quy định của pháp luật để xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thời gian qua của các TAND nói chung và các TAQS nói riêng cho thấy đã thu được kết quả tốt mang một ý nghĩa hết sức to lớn, chúng ta đã thể hiện được tính nghiêm khắc trong pháp luật hình sự là kiên quyết trừng trị kẻ phạm tội, song cũng phần nào thể hiện tính nhân đạo của Nhà nước trong việc khoan hồng đối với những người phạm tội lần đầu, biết ăn năn hối cải, hậu quả thiệt hại trong vụ án thấp và khắc phục hậu quả do hành vi tội phạm mà mình đã gây ra.

Việc áp dụng các quy định pháp luật nội dung BLHS, BLDS trong xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của các TAQS trong những năm gần đây có nhiều tiến bộ. Điều đó thể hiện ở chỗ HĐXX đã nhận thức và xác định đúng các quy phạm pháp luật cần áp dụng để xác định tội danh; các tình tiết tăng nặng, giảm nhẹ trách nhiệm hình sự; quyết định hình phạt và áp dụng các biện pháp tư pháp. Trong những năm qua, các TAQS đã thụ lý và giải quyết nhiều vụ án phức tạp cả về xác định tội danh (tính chất của hành vi phạm tội) cũng như về đường lối xử lý cụ thể về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, nhưng các TAQS đã thận trọng, tỷ mỷ trong nghiên cứu, xem xét, đánh giá các chứng cứ, tình tiết của vụ án và thực hiện đúng các quy trình, nguyên tắc áp dụng pháp luật nên đã xác định chính xác các dấu hiệu đặc trưng pháp lý của hành vi phạm tội, các tình tiết khách quan của vụ án, tình tiết tăng nặng, giảm nhẹ trách nhiệm hình sự, loại và mức hình phạt; về biện pháp tư pháp,... cần áp dụng. Nhờ vậy, đại đa số các bản án, quyết định sơ thẩm, phúc thẩm của các TAQS đều bảo đảm có căn cứ, phù hợp với tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội, đúng người, đúng tội, đúng pháp luật.

Nhìn chung việc áp dụng các quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của các TAQS trong xét xử đảm bảo sự nghiêm minh, phù hợp với chính sách hình sự của Nhà nước ta và bảo đảm nguyên tắc xử lý là “nghiêm trị người chủ mưu, cầm đầu, chỉ huy, ngoan cố chống đối, côn đồ, tái phạm nguy hiểm, lợi dụng chức vụ, quyền hạn để phạm tội; người phạm tội dùng thủ đoạn xảo quyệt, có tổ chức, có tính chất chuyên nghiệp, cố ý gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng. Khoan hồng đối với người tự thú, đầu thú, thành khẩn khai báo, tố giác đồng phạm, lập công chuộc tội, tích cực hợp tác với cơ quan có trách nhiệm

trong việc phát hiện tội phạm hoặc trong quá trình giải quyết vụ án, ăn năn hối cải, tự nguyện sửa chữa hoặc bồi thường thiệt hại gây ra”[17].

Việc áp dụng các quy định BLDS để giải quyết vấn đề dân sự trong các vụ án hình sự, cụ thể là trong các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ cũng được các TAQS quan tâm. Việc giải quyết dân sự trong nhiều vụ án rất phức tạp nhưng do HĐXX đã nghiên cứu kỹ hồ sơ, xem xét, đánh giá khách quan, toàn diện và đầy đủ các chứng cứ, tài liệu về vụ án để có hướng giải quyết kịp thời đúng quy định của pháp luật như: trả hồ sơ để điều tra bổ sung; định giá tài sản; yêu cầu đương sự bổ sung chứng cứ, tách phần dân sự để giải quyết theo thủ tục tố tụng dân sự,... Khi xem xét vấn đề bồi thường thiệt hại do hành vi phạm tội gây ra, HĐXX đã nắm vững đặc điểm của từng vụ án cụ thể, hoàn cảnh gia đình của bị cáo, đương sự; phong tục tập quán địa phương,... để có quyết định vừa đảm bảo đúng pháp luật, vừa hợp tình, hợp lý, tôn trọng và bảo vệ quyền và lợi ích của đương sự. Trong nhiều trường hợp các TAQS đã áp dụng các biện pháp thích hợp và tạo điều kiện để các bên thỏa thuận với nhau về bồi thường trước hoặc tại phiên tòa,... Nhờ đó, vấn đề dân sự trong vụ án được giải quyết nhanh chóng mà vẫn bảo đảm đúng pháp luật, bảo vệ kịp thời các quyền và lợi ích hợp pháp của các bên đương sự.

Qua phân tích trên, có thể thấy rằng việc áp dụng về các quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong xét xử của các TAQS những năm qua đã thể hiện sự công bằng và nghiêm minh của pháp luật. Kết quả này đã khẳng định rõ hơn vị trí, vai trò không thể thiếu được của các TAQS là cơ quan xét xử của Nhà nước được tổ chức trong quân đội để xét xử các hành vi phạm tội xảy ra gây thiệt hại cho quân đội nhằm duy trì nền công lý, bảo đảm công bằng xã hội và sức chiến đấu của quân đội.

Qua số liệu thống kê ở bảng 1 (phần phụ lục) cho thấy trong thời gian từ năm 2008 - 2017, các TAQS đưa ra xét xử sơ thẩm là 1941 vụ án và tổng số bị cáo đưa ra xét xử là 3288 bị cáo. Trong đó, tổng số vụ án đưa ra xét xử về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là 662 vụ án/676 bị cáo (chiếm tỷ lệ là 34.1%). Trong các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ đã xét xử thì tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là 661

vụ/675 bị cáo (chiếm tỷ lệ 99.85%) và tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ là 01 vụ án/1 bị cáo (chiếm tỷ lệ 0,15%). Trong các năm từ 2008 đến 2013 và 2015 đến năm 2017, tỷ lệ số vụ án/bị cáo đưa ra xét xử về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên tổng số vụ án/bị cáo bị xét xử về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ luôn là 100%.

Qua số liệu thống kê ở bảng 3 (phần phụ lục) cho thấy trong thời gian từ năm 2008 - 2017, các TAQS đưa ra xét xử phúc thẩm là 404 vụ án và tổng số bị cáo đưa ra xét xử là 724 bị cáo. Trong đó, tổng số vụ án đưa ra xét xử về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là 92 vụ án/93 bị cáo (chiếm tỷ lệ là 22.77%). Trong các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ đã xét xử phúc thẩm thì tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là 92 vụ án/93 bị cáo (chiếm tỷ lệ 100%).

Từ số liệu nêu trên, nhận thấy trong những năm gần đây tỷ lệ người phạm vào nhóm tội này vẫn cao, có tội giảm, có tội không xảy ra nhưng có tội vẫn chiếm tỉ lệ cao so với các loại tội phạm khác như tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Quá trình xét xử các vụ án về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ tại các TAQS thời gian qua đã bảo đảm được đúng người, đúng tội; quyết định hình phạt phù hợp với tính chất, mức độ phạm tội và lỗi của các bị cáo; việc giải quyết bồi thường thiệt hại được thực hiện đúng theo các quy định của pháp luật, kết quả này thể hiện qua các vụ án cụ thể sau:

Ví dụ 1: Bản án số 10/2014/HSST ngày 30/9/2014 của TAQS khu vực Thủ đô Hà Nội xét xử bị cáo Phùng Văn Sơn về tội Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Nội dung vụ án như sau: Ngày 23/02/2014, Phùng Văn Sơn mượn xe ô tô tải BKS 89K-6504 của mẹ là Phùng Thị Oanh để đi chở đá xây dựng cho bác là Phùng Văn Quang ở Chúc Sơn, Chương Mỹ, Hà Nội. Khoảng 22 giờ 30 phút, Phùng Văn Sơn điều khiển xe ô tô từ thị trấn Phú Minh, Phú Xuyên, Hà Nội đi theo trục đường Phan Trọng Tuệ, khu đô thị Xa La, ngã tư Văn Phú rồi ra Quốc lộ 6A để đi Chúc Sơn (hướng Hà Nội – Hòa Bình). Đến 23 giờ 45 phút Sơn điều khiển xe ô tô đi đến km 19+ 600

Quốc lộ 6A thuộc phường Biên Giang, quận Hà Đông, thành phố Hà Nội; lúc này trời tối, mưa bụi, mặt đường trơn ướt, tầm nhìn bị hạn chế và có xe mô tô (không rõ người điều khiển) vừa chạy từ trong ngõ phía bên tay phải đi ra. Do xe ô tô Phùng Văn Sơn điều khiển đang chạy nhanh, Sơn phải đánh lái sang bên trái để tránh xe mô tô nên đã lấn sang phần đường của xe đi ngược chiều. Dẫn đến đầu bên trái chắn đà trước xe ô tô do Sơn điều khiển va chạm với đầu tai xe nơi tiếp giáp với cụm đèn chiếu sáng phía trước bên trái, rồi va chạm tiếp dọc sườn bên trái xe ô tô khách BKS 29B-08320 do anh Nguyễn Phi Hải điều khiển chạy theo hướng Hòa Bình – Hà Nội, làm cho những người ngồi sát cửa sổ bên trái trên xe ô tô khách bị va đập vào thành xe. Hậu quả: những người ngồi trên xe khách gồm anh Trần Hữu Hoàng (là quân nhân) bị chấn thương sọ não, vỡ xương trán được đưa đi cấp cứu tại Bệnh viện đa khoa Hà Đông sau đó chuyển lên Bệnh viện Quân y 103 điều trị đến ngày 25/02/2014 thì bị tử vong; bà Trần Thị Hậu bị gãy xương sườn 3, 4, 5, 6, 7, 8 bên trái, tổn thương màng phổi với tỉ lệ thương tật 29%; anh Phạm Anh Tuấn bị gãy xương đòn phải, di lệch chồng với tỉ lệ thương tật 20%; chị Nhâm Thị Hằng bị chấn thương phần mềm vai trái với tỉ lệ thương tật 11%; anh Nguyễn Phi Hải, Nguyễn Hoàng Kiên bị thương nhẹ và từ chối không giám định thương tật. Xe ô tô khách bị hư hỏng nặng, xe ô tô tải hư hỏng nhẹ.

Bản án đã quyết định bị cáo Phùng Văn Sơn phạm tội Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Áp dụng các điểm a, đ khoản 2 Điều 202; các điểm b, p khoản 1, khoản 2 Điều 46; Điều 47 BLHS năm 1999, xử phạt Phùng Văn Sơn 24 tháng tù. Ghi nhận Phùng Văn Sơn đã thỏa thuận và bồi thường xong những người bị hại trong vụ án này.

Trong vụ án này, Tòa án đã xét xử bị cáo về tội Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là đúng với hành vi khách quan mà bị cáo Sơn đã thực hiện và quyết định một hình phạt dưới mức thấp nhất của khung hình phạt mà bị cáo bị truy tố, xét xử là 24 tháng tù. Trong trường hợp này, bị cáo được hưởng hai tình tiết giảm nhẹ quy định tại khoản 1 Điều 46 (điểm p, b) và tình tiết giảm nhẹ tại khoản 2 Điều 46 (Thiệt hại gây ra cũng có lỗi của người thứ ba và Người bị hại xin giảm nhẹ hình phạt cho bị cáo), bị cáo tuổi đời còn trẻ, hoàn cảnh gia đình khó khăn, con còn nhỏ, hiện bị cáo là lao

động chính trong gia đình. Vì vậy, quyết định của Bản án về áp dụng một hình phạt dưới mức thấp nhất của khung hình phạt mà bị cáo bị truy tố, xét xử trong trường hợp này là đúng với các quy định của pháp luật và hoàn toàn phù hợp với hành vi phạm tội của bị cáo và các tình tiết có trong vụ án, đồng thời cũng thể hiện chính sách nhân đạo của pháp luật hình sự trong quyết định hình phạt.

Ví dụ 2: Bản án số 08/2016/HSST ngày 17/6/2016 của TAQS khu vực Thủ đô Hà Nội xét xử bị cáo Ông Sĩ Trường về tội Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Nội dung vụ án: Khoảng 20 giờ 15, Ông Sĩ Trường điều khiển xe ô tô đi về phía thị trấn Xuân Mai (có Tuấn đi cùng và ngồi ở vị trí phía sau ghế phụ), đến đoạn đường gần Cây xăng số 1, thuộc Công ty xăng dầu Quân đội (bên phải đường theo hướng đi), Trường điều khiển xe đi ở bên phải chiều đường theo hướng đi và tập trung quan sát ở chiều đường ngược lại vì có người đi xe mô tô chuẩn bị sang đường. Khi xe ô tô do Trường điều khiển đi qua vị trí xe mô tô đó, Trường quan sát về phía trước thấy có một người đàn ông (anh Hoàng Văn Phi là quân nhân) bế một cháu nhỏ (là Hoàng Trung Dũng) và một người phụ nữ (là chị Trần Thị Phương) đang đi bộ cùng chiều sát lề đường bên phải theo hướng đi, cách đầu xe ô tô khoảng 10- 15 m; cùng lúc này Tuấn quan sát liền nhắc Trường “Có người kia”. Trường phanh và lái xe sang bên trái để tránh nhưng vì khoảng cách quá gần, xe chạy nhanh nên xe ô tô Trường điều khiển đã đâm vào phía sau những người đi bộ làm anh Phi ngã ra bên ngoài lan can tôn, xây sát cơ thể, choáng ngất, sau đó tỉnh lại ngay; cháu Dũng ngã ngồi trên lề đường và bị gãy xương cẳng chân trái; chị Phương bị bật lên nắp ca pô, kính chắn gió trước ghế phụ và rơi xuống đường nhựa gây đa chấn thương nằm bất tỉnh. Hậu quả làm chị Phương bị tử vong, cháu Dũng bị thương, tổn hại 16% sức khỏe, anh Phi bị thương tổn hại 7% sức khỏe.

Bản án đã quyết định bị cáo Ông Sĩ Trường phạm tội Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Áp dụng các điểm b khoản 2 Điều 202; các điểm b, p khoản 1, khoản 2 Điều 46; Điều 47 BLHS năm 1999, xử phạt Ông Sĩ Trường 24 tháng tù. Về biện pháp tư pháp: Quá trình xét xử, anh Phi yêu cầu bồi thường khoản tiền bù đắp tổn thất về tinh thần cho gia đình người bị hại Trần Thị Phương và những người bị hại là 200.000.000 đồng. Tuy

nhiên, xét tính chất và mức độ tổn hại, căn cứ vào các quy định của pháp luật, bản án đã quyết định buộc bị cáo bồi thường cho gia đình người bị hại Trần Thị Phương chi phí mai táng và khoản tiền bù đắp tổn thất về tinh thần tương đương với 45 tháng lương tối thiểu tại thời điểm giải quyết vụ án; bồi thường cho người bị hại Hoàng Trung Dũng chi phí điều trị, thuốc men và khoản tiền bù đắp tổn thất về tinh thần tương đương với 06 tháng lương tối thiểu tại thời điểm giải quyết vụ án; bồi thường cho người bị hại Hoàng Văn Phi khoản tiền bù đắp tổn thất về tinh thần tương đương với 03 tháng lương tối thiểu tại thời điểm giải quyết vụ án. Đồng thời, bản án cũng buộc bị cáo hàng tháng phải cấp dưỡng cho hai con của người bị hại mỗi cháu bằng $\frac{1}{2}$ số tiền thu nhập bình quân đầu người/ tháng của địa phương cho đến khi các cháu đủ 18 tuổi.

Như vậy, có thể thấy, việc giải quyết bồi thường thiệt hại trong vụ án này đã được đảm bảo, Tòa án khi xét xử đã căn cứ vào các quy định của pháp luật, căn cứ vào mức thu nhập bình quân đầu người tại địa phương (dựa trên cung cấp của UBND xã nơi những người mà khi còn sống người bị hại Trần Thị Phương có nghĩa vụ cấp dưỡng), dựa trên nhu cầu thiết yếu của những người được cấp dưỡng và khả năng thực tế của bị cáo để quyết định một mức bồi thường hợp lý.

Ví dụ 3: Bản án số 08/2017/HSST ngày 13/7/2017 của TAQS khu vực Thủ đô Hà Nội. Nội dung vụ án như sau: Khoảng 09 giờ ngày 01/01/2017, Nguyễn Quang Huy mượn xe ô tô BKS 29C-52677 của anh Kiều Đình Thanh ở tổ 26, Thượng Thanh, Long Biên, Hà Nội để chở đồ cho bố mẹ vợ và anh Trương Phúc Lâm ở Ngọc Thụy, Long Biên, Hà Nội. Khoảng hơn 16 giờ, Huy cùng anh Trần Văn Đạt đi trả xe cho anh Thanh đi trên đường đê Ngọc Thụy hướng cầu Long Biên đi cầu Đuống. Khi đi đến khu vực cột đèn GT1/22 thuộc địa phận phường Ngọc Thụy, Long Biên, Hà Nội, Huy điều khiển xe đang đi ở phần giữa đường thì phát hiện bên trái đường hướng cầu Long Biên đi cầu Đuống có lô cốt nhô ra đường. Huy điều khiển xe ô tô của theo lô cốt thì phát hiện phía trước ngược chiều cách khoảng hơn 10 m có xe mô tô BKS 30L4-2896 do quân nhân Trần Anh Dũng điều khiển đi tới trên đúng phần đường bên phải hướng cầu Đuống đi cầu Long Biên. Do khoảng cách gần, Huy tiếp tục đánh lái

về bên trái để tránh xe mô tô thì đầu xe ô tô bên trái đâm vào bờ đê, đồng thời cánh cửa bên phải ca bin xe ô tô va chạm với xe mô tô BKS 30L4-2896 làm quân nhân Dũng ngã và tử vong tại chỗ. Xe ô tô trượt theo mép bê tông ven đê, Huy điều khiển xe ô tô đánh lái về bên phải, đi đến giữa phần đường bên phải (theo chiều xe ô tô) thì dừng lại. Huy và anh Đạt gọi xe đưa quân nhân Dũng đi cấp cứu nhưng không có xe nào dừng lại. Lo sợ xảy ra mâu thuẫn với người nhà nạn nhân nên Huy đã rời khỏi hiện trường. Khoảng 22 giờ, Huy quay về nhà mẹ vợ ở Ngọc Thụy, Long Biên và sáng ngày 02/01/2017 đến Công an quận Long Biên khai báo về vụ tai nạn. Hậu quả: quân nhân Dũng tử vong; xe ô tô và mô tô hư hỏng.

Bản án đã quyết định bị cáo Nguyễn Quang Huy phạm tội Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Áp dụng các khoản 1 Điều 202; các điểm b, p khoản 1, khoản 2 Điều 46; khoản 1, 2 Điều 60 BLHS, xử phạt Nguyễn Quang Huy 18 tháng tù nhưng cho hưởng án treo. Ghi nhận Nguyễn Quang Huy đã thỏa thuận và bồi thường xong những người bị hại trong vụ án này.

Đối với vụ án này, quyết định của bản án xử phạt bị cáo 18 tháng tù và cho hưởng án treo là phù hợp bởi lỗi của bị cáo trong vụ án này là lỗi do cẩu thả, không chấp hành nghiêm quy định của Luật Giao thông đường bộ; bị cáo là người có nhân thân tốt, không có tiền án, tiền sự; bị cáo được hưởng nhiều tình tiết giảm nhẹ trách nhiệm hình sự, trong đó có 02 tình tiết giảm nhẹ trách nhiệm hình sự quy định tại khoản 1 Điều 46 BLHS và không có tình tiết tăng nặng nào. Vì vậy, quyết định cho bị cáo hưởng án treo là đúng với quy định của pháp luật, thể hiện đúng tinh thần nhân đạo trong xét xử.

Nhìn chung, chất lượng xét xử của TAQS các cấp trong những năm qua là đáng khích lệ. Thực tiễn áp dụng pháp luật trong xét xử về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của TAQS đã thu được những kết quả tốt, mang một ý nghĩa hết sức to lớn, thể hiện được tính nghiêm khắc trong pháp luật hình sự Nhà nước ta là kiên quyết trừng trị kẻ phạm tội song cũng phần nào thể hiện tính nhân đạo của pháp luật Nhà nước trong việc khoan hồng đối với những người lần đầu lầm lỡ, biết ăn năn hối cải, khắc phục hậu quả do hành vi phạm tội của mình gây ra. Chính sách hình sự cũng được quán triệt trong việc áp dụng hình phạt của các TAQS. Việc quyết định hình phạt được cá thể hóa triệt để: xử phạt nghiêm khắc đối với người phạm tội rất

ng nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng; khoan hồng đối với người phạm tội do vô ý, phạm tội lần đầu thuộc trường hợp ít nghiêm trọng, tăng cường áp dụng các hình phạt không phải là hình phạt tù và hạn chế áp dụng hình phạt tù.

Tuy nhiên, trong quá trình giải quyết các vụ án về xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, các TAQS vẫn còn có một số sai sót, hạn chế nhất định. Theo báo cáo thống kê giải quyết án hàng năm của các TAQS, một số vụ án sơ thẩm có kháng cáo, kháng nghị bị cải sửa. Tuy số vụ án bị cải sửa không nhiều nhưng cũng đã làm ảnh hưởng ít nhiều đến chất lượng xét xử chung của toàn ngành.

3.2. Những hạn chế, sai lầm trong thực tiễn định tội danh và quyết định hình phạt đối với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

3.2.1. Những hạn chế, sai lầm trong thực tiễn định tội danh đối với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Phân tích thực tiễn xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của các TAQS trong thời gian từ năm 2008 - 2017 cho thấy:

Những năm gần đây tổng số vụ án, số bị cáo bị xét xử về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ có xu hướng giảm, nhưng tính chất nguy hiểm lại ra tăng. Năm có số vụ án và số bị cáo bị đưa ra xét xử về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ thấp nhất là năm 2017 (32 vụ/33 bị cáo), cao nhất là năm 2008 (97 vụ; 100 bị cáo).

Quá trình áp dụng các quy định pháp luật hình sự hiện hành trên thực tiễn xét xử các tội phạm này những năm gần đây của các cơ quan tiến hành tố tụng vẫn còn một số bất cập, vướng mắc trong việc định tội danh, cụ thể là:

Thứ nhất, việc định tội danh còn chưa chính xác. Định tội danh chưa chính xác là sai lầm nghiêm trọng, mặc dù mức hình phạt có thể tương xứng với tính chất, mức độ của hành vi phạm tội do bị cáo thực hiện, nhưng việc kết án không đúng tội danh sẽ liên quan đến nhiều hậu quả pháp lý khác mà bị cáo phải gánh chịu.

Theo Luật Giao thông đường bộ thì "phương tiện giao thông đường bộ" và "phương tiện tham gia giao thông đường bộ" là hai khái niệm khác nhau. "Phương tiện giao thông đường bộ" chỉ là một bộ phận (chủ yếu) của "phương tiện tham gia giao thông đường bộ". Và theo điểm 21 Điều 3 Luật Giao thông đường bộ thì phương tiện tham gia giao thông bao gồm: phương tiện giao thông đường bộ và xe máy

chuyên dùng. Thực tiễn cho thấy các cơ quan tiến hành tố tụng còn có quan điểm không thống nhất trong việc xét xử đối với các trường hợp người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ gây hậu quả nghiêm trọng [43].

Hướng xử lý thứ nhất cho rằng, Điều 202 BLHS năm 1999 chỉ quy định về tội "vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ", tức là chỉ điều chỉnh hành vi vi phạm của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà không điều chỉnh hành vi vi phạm của người điều khiển xe máy chuyên dùng. Nên trong trường hợp này không có căn cứ pháp lý để truy cứu trách nhiệm hình sự đối với người điều khiển xe máy chuyên dùng vi phạm luật lệ giao thông đường bộ gây tai nạn.

Hướng xử lý thứ hai thì, xe máy chuyên dùng cũng là nguồn nguy hiểm cao độ. Vì vậy, khi tham gia giao thông đường bộ, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải tuân thủ các quy định về an toàn giao thông đường bộ như đối với người điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ khác. Trong trường hợp người điều khiển xe máy chuyên dùng vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ gây hậu quả nghiêm trọng thì cũng bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo quy định tại Điều 202 BLHS năm 1999.

Trường hợp phương tiện giao thông đường bộ hoạt động ở những nơi không thuộc mạng lưới đường bộ (như đường thôn xóm, ngõ ngách,...) và gây hậu quả nghiêm trọng cũng thường gặp nhiều trong thực tiễn (ví dụ: Khi điều khiển xe ô tô trên đường thôn (xóm, ấp, bản,...) do tránh ổ gà, người lái xe đã gây tai nạn làm chết một người bên đường). Trong quá trình giải quyết các trường hợp tương tự này giữa các cơ quan tiến hành tố tụng cũng thường có quan điểm khác nhau. Theo hướng xử lý thứ nhất thì về nguyên tắc, để truy cứu trách nhiệm hình sự theo Điều 202 BLHS năm 1999, cơ quan tiến hành tố tụng phải xác định được người điều khiển phương tiện đã vi phạm vào điều khoản cụ thể nào (quy định về phần đường, tốc độ,... hay là hành vi khác gây nguy hiểm cho người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ) của Luật Giao thông đường bộ. Nếu không xác định được điều khoản bị vi phạm thì không có căn cứ để truy cứu trách nhiệm hình sự đối với họ. Theo Luật Giao thông đường bộ, thì đường bộ gồm: đường, cầu đường bộ, hầm đường bộ, bến phà đường bộ (điểm 1 Điều

3); mạng lưới đường bộ gồm: quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị và đường chuyên dùng (Điều 39). Như vậy, trong trường hợp trên, không thể xác định được điều khoản cụ thể của Luật Giao thông đường bộ bị vi phạm (vì nơi xảy ra tai nạn không thuộc mạng lưới giao thông đường bộ) nên không có căn cứ để truy cứu trách nhiệm hình sự về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo Điều 202 BLHS năm 1999. Cụ thể, trên thực tiễn xử lý người điều khiển xe máy chuyên dùng gây tai nạn thường không thống nhất giữa các cơ quan tiến hành tố tụng và cũng dẫn đến việc lúng túng trong việc xác định tội danh đối với người vi phạm.

Ví dụ: Công ty 36, BQP được thi công gói thầu số 2 đường quốc lộ 18. Để phục vụ thi công gói thầu, Công ty mở một đường công vụ dài khoảng 500m; rộng 4,19m từ khu vực thi công đến lán nghỉ của công nhân, con đường này dùng cho xe ủi của Công ty đi lại và vẫn nằm trong khu vực thi công của Công ty. Khoảng 11h 30' ngày 07-10-2006, Đào Xuân H điều khiển máy ủi CATEPTLLAR chiều rộng của máy ủi là 3,15m. Từ khu vực thi công về lán nghỉ, khi đi vào đường công vụ, vì đường dốc nên H nâng ben cao hết cỡ để giảm sóc và đi với tốc độ 3-5km/h. Do ben nâng cao nên tầm nhìn bị hạn chế, H điều khiển xe chủ yếu dựa vào hai bờ cây ven đường để căn đường. Khi còn cách lán nghỉ khoảng 200m, H phát hiện bánh xích bên phải bị kênh lên nhưng cho rằng xe chèn lên đá nên không dừng lại. Đi được một đoạn, theo thói quen, H nhìn quay lại phía sau xem có phương tiện nào không thì phát hiện trên mặt đường, H nhìn quay lại phía sau xem có phương tiện nào không thì phát hiện trên mặt đường, cách khoảng 30m nơi máy ủi vừa đi qua có một vật lạ. H dừng xe, tắt máy rồi chạy bộ quay lại thì thấy một phụ nữ đã chết do bị kẹp nát. Trong quá trình giải quyết vụ án này, có hai hướng như sau: Hướng xử lý thứ nhất là, ta hiểu xe máy chuyên dùng gồm: *“xe máy thi công, xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp và các loại xe đặc chủng khác sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh có tham gia giao thông đường bộ”*[43]. Xe ủi CATEPTLLAR do H điều khiển là xe máy công trình đã tham gia giao thông đường bộ. Về điều kiện tham gia giao thông của xe máy chuyên dùng đã có quy định: *“hoạt động trong phạm vi quy định, bảo đảm an toàn cho người, phương tiện và công trình đường bộ khi di*

chuyển”[43]. Máy ủi do H điều khiển đã làm chết người khi di chuyển nên H đã vi phạm khoản 3 Điều 57 Luật Giao thông đường bộ. Theo khoản 1 Điều 202 BLHS năm 1999 thì: Người nào điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng, hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, thì bị phạt... Từ các phân tích và viện dẫn trên cho thấy Đào Xuân H điều khiển máy ủi đã tham gia giao thông đường bộ, vi phạm khoản 3 Điều 57 Luật Giao thông đường bộ, làm chết một người. Vì vậy, phải xét xử H theo khoản 1 Điều 202 BLHS năm 1999 về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Hướng xử lý thứ hai là, Đào Xuân H điều khiển máy ủi đi vào đường công vụ do Công ty tự làm để phục vụ thi công công trình là đang thực hiện nhiệm vụ thi công, không phải là tham gia giao thông đường bộ, bởi lẽ: đường công vụ này do Công ty tự làm để phục vụ thi công công trình của Công ty và chỉ dùng cho máy ủi của Công ty đi lại. Có thể nói, con đường này không nằm trong hệ thống đường bộ Việt Nam, ngoài xe ủi của Công ty đi lại, không có các phương tiện cơ giới khác qua lại. Khi máy ủi do H điều khiển không tham gia giao thông đường bộ thì H không vi phạm bất kỳ điều nào trong Luật Giao thông đường bộ. Bởi vậy, cho dù hành vi điều khiển máy ủi của H trong khi làm nhiệm vụ có làm chết người thì cũng không thể xét xử H theo khoản 1 Điều 98 BLHS năm 1999. Bởi lẽ, H đã quá tự tin và cho rằng: Con đường công vụ chỉ dành cho xe ủi đi lại, không có xe đi ngược chiều vào thời điểm giữa trưa nên H đã nâng ben cao, che khuất tầm nhìn. H điều khiển xe dựa vào các rặng cây ven đường để căn đường. Mặt khác, với tốc độ 3-5 km/h thì không thể kẹp chết người được. Tuy nhiên, thực tế hành vi điều khiển máy ủi của H làm chết một người phụ nữ, nên H phải chịu trách nhiệm về hậu quả này do hành vi vô ý vì quá tự tin của mình gây ra. Theo quan điểm của chúng tôi thì, hành vi của Đào Xuân H đã có dấu hiệu của các tội như: tội vô ý làm chết người theo Điều 98 BLHS năm 1999; tội vô ý làm chết người do vi phạm quy tắc nghề nghiệp theo Điều 99 BLHS năm 1999; tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo Điều 202 BLHS năm 1999. Giữa 3 cấu thành tội phạm này có mối quan hệ đặc biệt. Tội vô ý làm chết người do vi phạm quy tắc nghề nghiệp hoặc quy

tắc hành chính được tách ra từ tội vô ý làm chết người. So sánh hai tội danh này cho thấy: loại hình phạt nặng nhất đối với cả hai tội đều là loại tù có thời hạn; tội vô ý làm chết người có mức hình phạt tù cao nhất là 10 năm, còn tội vô ý làm chết người do vi phạm quy tắc nghề nghiệp hoặc quy tắc hành chính có mức hình phạt tù cao nhất là 12 năm và Điều 99 BLHS năm 1999 quy định thêm cả hình phạt bổ sung đối với tội này; do đó, theo điểm b.2 tiểu mục 2.2 mục 2 phần II của Nghị quyết số 04/2004/NQ-HĐTP ngày 05/11/2004 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao thì tội quy định tại Điều 99 nặng hơn tội quy định tại Điều 98 BLHS năm 1999. Như vậy, có thể nói, giữa hai tội này có mối quan hệ giữa cấu thành tội phạm bình thường (Điều 98 BLHS năm 1999) và cấu thành tội phạm tăng nặng (Điều 99 BLHS năm 1999). Do vậy, nếu người nào vô ý làm chết người do vi phạm quy tắc nghề nghiệp hoặc quy tắc hành chính thì cần phải truy tố, xét xử theo cấu thành tội phạm tăng nặng. Giữa tội vô ý làm chết người và tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ (trong trường hợp gây hậu quả chết người) có mối quan hệ giữa trường hợp chung và trường hợp riêng, khi hành vi thỏa mãn cấu thành tội phạm trong lĩnh vực chung thì đồng thời thỏa mãn cấu thành tội phạm riêng, nhưng chỉ được áp dụng cấu thành tội phạm riêng. Giữa tội vô ý làm chết người do vi phạm quy tắc nghề nghiệp và tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ cũng có mối quan hệ chung - riêng. Hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là một dạng của hành vi vi phạm quy tắc nghề nghiệp, nhưng được các nhà làm luật tách ra quy định thành một tội danh độc lập. Trong vụ án nêu trên, H là người chuyên điều khiển máy ủi (một loại xe máy chuyên dùng), đây là một loại nghề nghiệp. Khi điều khiển máy ủi trên đường công vụ từ khu vực thi công đến lán nghỉ của công nhân, H đã nâng ben cao hết cỡ để giám sát và đi với tốc độ 3-5 km/h. Do nâng cao ben hết cỡ nên đã làm cản trở tầm nhìn phía trước, H điều khiển máy ủi chủ yếu dựa vào hai hàng cây ven đường để căn đường. Việc H nâng ben cao hết cỡ che khuất tầm nhìn khi điều khiển máy ủi là vi phạm quy tắc nghề nghiệp điều khiển máy ủi. Đây chính là nguyên nhân ra hậu quả chết người. Tuy H khi điều khiển máy ủi đã vi phạm quy tắc về điều khiển phương tiện này, gây hậu quả chết người, nhưng

trong vụ án này chỉ có thể truy tố, xét xử H về tội vô ý làm chết người do vi phạm quy tắc nghề nghiệp theo Điều 99 BLHS năm 1999, mà không áp dụng cấu thành tội phạm quy định tại Điều 202 BLHS năm 1999 vì: Thứ nhất, với các tình tiết của vụ án cho thấy, H đã có lỗi vô ý với hậu quả chết người. H là người chuyên điều khiển máy ủi, nên khi nâng ben cao hết cỡ che khuất tầm nhìn (trong khi điều khiển máy ủi) thì H biết đó là hành vi nguy hiểm cho xã hội, có thể gây ra tai nạn chết người. Tuy nhiên, H cho rằng điều khiển xe ủi trên đường công vụ nằm trong khu vực thi công công trình, vào buổi trưa nên không có người và phương tiện khác qua lại, do đó dù có nâng ben cao khuất tầm nhìn thì cũng không có hậu quả chết người xảy ra. Thực tế với lỗi này của H khi điều khiển máy ủi đã chèn lên một người và gây ra hậu quả người đó chết. Như vậy, H đã có lỗi vô ý vì quá tự tin khi thực hiện hành vi điều khiển xe chuyên dùng, vi phạm quy tắc nghề nghiệp. Từ sự phân tích như trên cho thấy, các tình tiết của vụ án phù hợp với các dấu hiệu của tội vô ý làm chết người do vi phạm quy tắc nghề nghiệp theo quy định tại Điều 99 BLHS năm 1999. Thứ hai, đường công vụ nằm trong khu vực thi công của Công ty T là đoạn đường tạm, chỉ dùng cho xe ủi của Công ty này đi lại, từ khu vực thi công đến lán nghỉ của công nhân, không thuộc mạng lưới đường bộ Việt Nam. Thực tiễn tố tụng hình sự thời gian qua cho thấy đã có những vụ án mà người điều khiển xe máy chuyên dùng (xe máy thi công, xe máy nông nghiệp, xe máy lâm nghiệp...) tham gia giao thông đường bộ vi phạm quy tắc điều khiển loại xe máy chuyên dùng, gây hậu quả chết người. Quá trình xử lý những vụ án này đã có nhiều quan điểm khác nhau về định tội danh. Có quan điểm cho rằng truy tố, xét xử người điều khiển xe máy chuyên dùng về tội vô ý làm chết người do vi phạm quy tắc nghề nghiệp, bởi lẽ: theo quy định tại khoản 17 và 20 Điều 3 Luật Giao thông đường bộ thì xe máy chuyên dùng không phải là phương tiện giao thông đường bộ. Chúng tôi tán thành với quan điểm trường hợp này cần truy tố, xét xử người điều khiển xe máy chuyên dùng về tội "vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ" theo Điều 202 BLHS năm 1999, bởi lẽ: theo quy định tại khoản 21 Điều 3 Luật Giao thông đường bộ, thì xe máy chuyên dùng khi tham gia giao thông đường bộ cũng là một loại phương tiện tham gia giao thông đường bộ;

người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ cũng là một loại người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ theo khoản 23 Điều 3 Luật Giao thông đường bộ. Giả sử Đào Xuân H điều khiển máy ủi tham gia giao thông đường bộ mà gây chết người thì mới phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Đào Xuân H điều khiển máy ủi trong khu vực đang thi công công trình gói thầu số 2 đường quốc lộ 18 đã vi phạm quy tắc nghề nghiệp là nâng ben máy ủi cao hết cỡ che khuất tầm nhìn và đã gây ra hậu quả chết người. Như vậy, trong trường hợp này, máy ủi không tham gia giao thông đường bộ và Đào Xuân H không phải là người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ, vì máy ủi do Hùng điều khiển không phải đang tham gia giao thông đường bộ. Như vậy, truy tố và xét xử Đào Xuân H về tội vô ý làm chết người do vi phạm quy tắc nghề nghiệp theo Điều 99 BLHS năm 1999 là có căn cứ và đúng pháp luật.

Thứ hai: Vấn đề xác định thiệt hại để áp dụng tình tiết định khung tăng nặng.

Thực tiễn cho thấy thiệt hại do sự vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra thường là kết quả của nhiều nguyên nhân, điều kiện gắn liền với nhau. Những nguyên nhân và điều kiện này có thể là hành động hoặc không hành động của người điều khiển phương tiện giao thông, sự vô ý của người bị hại hoặc là lỗi của người khác hoặc của cả hai bên, tình trạng đường sá, thời tiết, thiết bị an toàn, đèn báo hiệu của phương tiện,... Trong thực tiễn thường gặp các trường hợp sau đây:

Hậu quả của vụ án do một hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra - trường hợp "*lỗi hoàn toàn thuộc về bên gây tai nạn*".

Hậu quả của vụ án do nhiều hành vi vi phạm luật lệ giao thông đường bộ cùng gây ra (trường hợp *lỗi hỗn hợp*).

Hậu quả của vụ án xảy ra do một phần lỗi của người bị hại hoặc lỗi của người thứ ba.

Thực tiễn xét xử cho thấy, trong các trường hợp "*lỗi hỗn hợp*", mặc dù các cơ quan tiến hành tố tụng đều xác định vai trò của từng hành vi vi phạm trong mối quan hệ với hậu quả xảy ra (là nguyên nhân chủ yếu hay thứ yếu dẫn đến tai

nạn). Nhưng việc định tội và xác định tình tiết định khung tăng nặng đối với từng hành vi vi phạm vẫn áp dụng như đối với trường hợp vụ án chỉ do một hành vi vi phạm gây ra (lỗi hoàn toàn thuộc về bên gây tai nạn). Đó là lấy hậu quả chung của vụ án đối chiếu với mức thiệt hại tương ứng trong Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17/4/2003 của Hội đồng Thẩm phán TAND Tối cao (Nghị quyết số 02/2003/NQHĐTP) để làm căn cứ truy cứu trách nhiệm hình sự. Trong quá trình giải quyết vụ án, các cơ quan tiến hành tố tụng cũng căn cứ vào vai trò của từng hành vi vi phạm (xác định mức độ lỗi) để "chia" hậu quả và quy trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với từng chủ thể. Đối với trường hợp "người bị hại cũng có lỗi" thì việc xác định hậu quả làm căn cứ truy cứu trách nhiệm hình sự cũng được giải quyết tương tự chỉ khác một điểm là bị cáo được hưởng tình tiết giảm nhẹ trách nhiệm hình sự "người bị hại cũng có lỗi" theo quy định tại khoản 2 Điều 46 Bộ luật hình sự. Chúng tôi cho rằng hướng dẫn về mức thiệt hại "nghiêm trọng", "rất nghiêm trọng" và "đặc biệt nghiêm trọng" tại Mục 4 Phần II Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP đã nêu chỉ phù hợp với trường hợp tai nạn xảy ra do lỗi hoàn toàn thuộc một bên gây tai nạn. Vì vậy, nếu áp dụng hướng dẫn này để xác định mức thiệt hại (hậu quả) làm căn cứ truy cứu trách nhiệm hình sự và áp dụng tình tiết định khung tăng nặng đối với trường hợp "lỗi hỗn hợp" hoặc trường hợp "người bị hại cũng có lỗi hoặc do lỗi của người thứ ba" là không phù hợp và chưa chính xác.

Ví dụ: Khi điều khiển xe mô tô từ đường không ưu tiên đi vào đường ưu tiên, do không quan sát nên xe của Nguyễn Văn H (quân nhân thuộc Bộ chỉ huy quân sự tỉnh PT) đã đâm vào xe mô tô do Lê Văn A điều khiển (trong tình trạng say rượu và chạy quá tốc độ). Hậu quả vụ tai nạn: A bị chấn thương sọ não với tỷ lệ thương tật 69%, H cũng bị gãy xương đùi và xương cánh tay trái với tỷ lệ thương tật là 58% và cả hai xe máy đều bị hư hỏng nặng. Quá trình xử lý vụ án các cơ quan tiến hành tố tụng đều thống nhất xác định cả hai bên (đều có giấy phép lái xe) cùng có lỗi trong việc gây ra tai nạn, nhưng lại có quan điểm khác nhau về xác định mức thiệt hại để làm căn cứ truy cứu trách nhiệm hình sự đối với A và H. Cơ quan điều tra và Viện kiểm sát cho rằng thiệt hại trong vụ án này bao gồm thiệt hại về sức khỏe và về tài sản cả của A và của H (02 người bị

thương với tỷ lệ thương tích 69% và 59%; hư hỏng nặng 02 xe máy). Vì vậy, cả A và B đều phải chịu trách nhiệm hình sự theo điểm đ khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999 với tình tiết "gây thiệt hại rất nghiêm trọng".

Tại bản án số 98/2007/HSST của TAQS Khu vực Quân khu 2. đã đưa vụ án ra xét xử và cho rằng theo quy định tại Điều 202 BLHS năm 1999 thì người vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ chỉ phải chịu trách nhiệm hình sự đối với thiệt hại mà mình gây ra cho người khác. Trong vụ án này thiệt hại mà A gây ra cho B chỉ gồm 01 người bị thương (với tỷ lệ thương tích 59%) và 01 xe máy bị hư hỏng nặng; còn thiệt hại mà B gây ra cho A cũng chỉ gồm 01 người bị thương (với tỷ lệ thương tích 69%) và 01 xe máy bị hư hỏng nặng. Vì vậy, A và B chỉ phải chịu trách nhiệm hình sự về tội "vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ" theo khoản 1 Điều 202 Bộ luật hình sự. NCS đồng tình với quan điểm của Tòa án cấp sơ thẩm về việc xác định mức thiệt hại trong vụ án nêu trên để làm căn cứ truy cứu trách nhiệm hình sự đối với các bị cáo vì: Hành vi phạm tội của các bị cáo A và B là vô ý (vì quá tự tin hoặc cẩu thả) chứ không phải là hành vi đồng phạm (chỉ có trong tội cố ý). Do đó, các bị cáo không phải chịu trách nhiệm đối với hậu quả chung của vụ án mà chỉ phải chịu trách nhiệm đối với phần hậu quả (trong hậu quả chung của vụ án) do hành vi vi phạm của mình trực tiếp gây ra. Trong vụ án trên, hậu quả riêng do hành vi của mỗi bị cáo gây ra chỉ ở mức nghiêm trọng (theo Mục 4.1 Phần I Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP), vì vậy A và B chỉ phải chịu trách nhiệm hình sự theo quy định tại khoản 1 Điều 202 BLHS năm 1999. Việc buộc các bị cáo phải chịu trách nhiệm đối với hậu quả chung của vụ án cũng có nghĩa là đã xác định A và B đồng phạm tội vô ý (vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ) và điều đó hoàn toàn trái với lý luận của khoa học luật hình sự.

Một vấn đề khác có liên quan đến việc xác định hậu quả trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ cũng đang còn có quan điểm khác nhau đó là: có tính hay không tính thiệt hại về tài sản do người lái xe ô tô thuê gây ra cho chủ phương tiện hoặc thiệt hại về tài sản của hành khách đi trên phương tiện giao thông đường bộ (bị hư hỏng, mất mát, thất thoát,... khi tai nạn xảy ra) vào thiệt hại để truy cứu trách nhiệm hình sự đối với bị can, bị cáo hay không?

Ví dụ: Nguyễn Văn A (là lái xe ô tô thuê theo hợp đồng cho Công ty H, Tổng Công ty 319, BQP) do phóng nhanh, vượt ẩu nên đã đâm vào xe mô tô đi cùng chiều gây tai nạn, ô tô bị lao xuống vực. Hậu quả: Ông Trần Văn B (người điều khiển xe mô tô) chết tại chỗ, Nguyễn Văn C (người ngồi sau xe mô tô) bị thương với tỷ lệ thương tích 28%, xe mô tô bị hư hỏng nặng (sửa chữa hết 05 triệu đồng) và xe ô tô cũng bị hư hỏng nặng (sửa chữa hết 58 triệu đồng). Nguyễn Văn A bị Tòa án cấp sơ thẩm và phúc thẩm xét xử về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo khoản 1 Điều 202 BLHS năm 1999. Viện kiểm sát cấp giám đốc thẩm đã kháng nghị đối với cả bản án sơ thẩm và bản án phúc thẩm theo hướng hủy cả hai bản án này để điều tra xét xử lại vụ án theo khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999 với lý do ngoài thiệt hại về người (01 người chết, 01 bị thương), bị cáo còn gây thiệt hại rất nghiêm trọng về tài sản (63 triệu đồng). Chúng tôi đồng tình với quan điểm của Tòa án cấp sơ thẩm, phúc thẩm và cho rằng trong trường hợp này thiệt hại về tài sản (hư hỏng ô tô) không được tính vào thiệt hại để truy cứu trách nhiệm hình sự đối với A. Vì trong vụ tai nạn này chủ phương tiện cũng thuộc về bên gây thiệt hại, là bị đơn dân sự và phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại do người lái xe ô tô gây ra cho người khác. Nếu xác định thiệt hại trong trường hợp này bao gồm cả thiệt hại về tài sản (hư hỏng ô tô) mà A (người lái xe thuê) gây ra cho chủ phương tiện để truy cứu trách nhiệm hình sự đối với A, cũng có nghĩa là buộc chủ phương tiện phải bồi thường thiệt hại cho chính mình. Đây là điều hết sức vô lý. Việc giải quyết vấn đề thiệt hại (giữa lái xe và chủ phương tiện) thuộc về mối quan hệ pháp luật khác. Từ phân tích trên thấy rằng, để có nhận thức và áp dụng thống nhất pháp luật trong việc xác định hậu quả (thiệt hại) trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ làm căn cứ truy cứu trách nhiệm hình sự và áp dụng tình tiết định khung tăng nặng, cần có sự hướng dẫn của cơ quan có thẩm quyền về việc xác định thiệt hại trong các trường hợp: "lỗi hỗn hợp", "người bị hại cũng có lỗi hoặc do lỗi của người thứ ba" và "thiệt hại về tài sản mà người lái xe thuê gây ra cho chủ phương tiện, tài sản của hành khách đi trên phương tiện giao thông đường bộ bị hư hỏng, mất mát,... khi tai nạn xảy ra".

Về tình tiết "phạm tội trong khi không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo qui định" Thực tiễn giải quyết các vụ án về tai nạn giao thông thời gian qua cho thấy không ít trường hợp tại thời điểm gây ra tai nạn, người vi phạm luật lệ giao thông đường bộ không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo qui định. Khi được hỏi về bằng lái thì người vi phạm trình bày lý do để quên ở nhà, bị hư hỏng do thiên tai, hỏa hoạn, bị mất cắp... Sau đó một thời gian, người vi phạm xuất trình với cơ quan tiến hành tố tụng hoặc là bằng lái xe, hoặc là giấy xác nhận bị mất, bị hư hỏng do thiên tai, hỏa hoạn. Vấn đề này đang gây nhiều tranh cãi là trong các trường hợp nêu trên, cơ quan tiến hành tố tụng có chấp nhận hay không chấp nhận là họ có bằng lái xe. Người thì cho rằng luật chỉ qui định không có bằng lái xe thì truy tố, xét xử theo điểm a khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999, chứ không ràng buộc là phải có bằng trong khi điều khiển phương tiện. Vì vậy, người vi phạm chỉ cần chứng minh là mình có bằng lái là được, không phụ thuộc vào việc người đó có mang theo hay để ở nhà, hiện còn hay đã bị hư hỏng, mất mát. Việc chứng minh có thể bằng nhiều cách nhưng phổ biến là sau khi gây tai nạn, lái xe về nhà hoặc nhờ người về lấy bằng lái xuất trình với cơ quan điều tra; trường hợp bằng lái bị mất mát, hư hỏng thì lấy xác nhận của cơ quan công an, chính quyền địa phương. Hướng xử lý khác thì cho rằng khi điều khiển xe ô tô hay mô tô có dung tích xi lanh từ 70cm³ thì buộc người lái phải mang theo giấy phép hoặc bằng lái xe. Nếu người điều khiển phương tiện mà không mang theo bằng lái hoặc trường hợp bị mất bằng hoặc hư hỏng, chưa được cấp lại nhưng vẫn lái xe gây tai nạn thì phải chịu tình tiết định khung tăng nặng là không có bằng lái xe. Hướng xử lý này là hợp lý bởi lẽ, nếu cứ chấp nhận việc nộp giấy phép hoặc bằng lái xe sau khi gây tai nạn hoặc chỉ cần xác nhận của cơ quan có thẩm quyền về việc bằng lái bị mất, bị hư hỏng thì không tránh khỏi tình trạng lách luật, tìm cách "chạy chọt" để hợp thức hóa bằng lái hoặc xin giấy xác nhận bị mất, bị hư hỏng.

Thứ ba: Đánh giá mức độ lỗi chưa chính xác dẫn đến truy cứu trách nhiệm hình sự không đúng.

Theo quy định của luật hình sự Việt Nam, thì lỗi là một trong những yếu tố thuộc mặt chủ quan của cấu thành tội phạm. Lỗi là thái độ tâm lý của chủ thể đối với hành vi nguy hiểm cho xã hội và đối với hậu quả do hành vi đó gây ra

thể hiện dưới hình thức cố ý hoặc vô ý. Trong tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ lỗi của người vi phạm luôn là lỗi vô ý. Thái độ tâm lý này là quá trình tâm lý diễn ra trong ý thức của người vi phạm khi thực hiện hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Thực tiễn xét xử cho thấy trong nhiều vụ án giao thông đường bộ các cơ quan tiến hành tố tụng đã xác định không đúng quan hệ nhân quả giữa hành vi vi phạm và hậu quả xảy ra cũng như lỗi của người vi phạm (nhầm lẫn giữa nguyên nhân và điều kiện dẫn đến tai nạn; giữa lỗi hành chính và lỗi hình sự) nên đã truy cứu trách nhiệm hình sự không đúng đối với người vi phạm.

Ví dụ : Hồi 13h 30 ngày 06/5/2006, Hoàng Văn T là chiến sĩ E 45, Bình chủng PB (không có giấy phép lái xe) điều khiển xe mô tô Dream II trên phần đường của mình lên Thị trấn X. Khi đến ngã ba thị trấn, thấy phía trước cách khoảng 35 - 40m có một xe mô tô Wave (do Nguyễn Văn B điều khiển) đi ngược chiều, T bật tín hiệu xin đường và điều khiển xe sang bên trái đường. Do phóng quá nhanh không kịp xử lý xe máy của B đã đâm vào xe máy của T làm cho chiếc xe Dream II đổ nghiêng xuống đường và T bị thương nhẹ ở chân, tay. Còn chiếc xe Wave đổ nghiêng và thia lia trên mặt đường, B bị văng ra khỏi xe đầu đập xuống mặt đường và bị chết trên đường đưa đến bệnh viện. Nguyên nhân của vụ tai nạn được xác định là do B (có uống rượu) phóng xe nhanh, không xử lý kịp nên đâm vào xe của T gây ra tai nạn. Hoàng Văn T bị truy tố và xét xử về tội "vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ" theo điểm a (không có giấy phép lái xe) khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999. Chúng tôi cho rằng trong trường hợp nêu trên tai nạn xảy ra là hoàn toàn do lỗi của B (chạy quá tốc độ, không giảm tốc độ khi đến đường giao nhau, không xử lý kịp nên đã gây tai nạn). Còn T khi sang đường có quan sát, ra tín hiệu xin đường và khi thấy xe ngược chiều cách khá xa mới điều khiển xe sang bên kia đường. Trong trường hợp này nếu B đi đúng tốc độ cho phép và giảm tốc độ khi sắp vào đường giao nhau thì chắc chắn tai nạn không xảy ra. Mặc dù hành vi của T có vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ (điều khiển xe mô tô phân khối lớn không có giấy phép lái xe) nhưng đây chỉ là lỗi hành chính chứ không phải lỗi hình sự. Mặt khác, trong quan hệ nhân quả giữa hành vi của

B và T với hậu quả xảy ra (B chết) thì nguyên nhân trực tiếp gây ra tai nạn là hành vi của chính nạn nhân B. Còn hành vi của T chỉ là điều kiện (nguyên nhân gián tiếp) dẫn đến vụ tai nạn. Không thể đồng tình với quan điểm lập luận theo kiểu "nguyên nhân của nguyên nhân" khi cho rằng vì T không có giấy phép lái xe mô tô trên 50 cm³ và nếu T không điều khiển xe mô tô trên đường thì xe của B sẽ không bị va quệt và tai nạn sẽ không xảy ra. Vì vậy, trong hành vi của T còn thiếu một yếu tố của mặt khách quan (quan hệ nhân quả) trong cấu thành cơ bản của tội "vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ" quy định tại khoản 1 Điều 202 BLHS năm 1999. Trong vụ án này khi truy cứu trách nhiệm hình sự đối với T các cơ quan tiến hành tố tụng đã nhầm lẫn giữa lỗi hành chính với lỗi hình sự, giữa nguyên nhân và điều kiện dẫn đến vụ tai nạn. Từ phân tích trên, thấy rằng không phải trong mọi trường hợp khi người tham gia giao thông vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ đều là người có lỗi trong việc gây ra tai nạn. Để có căn cứ truy cứu trách nhiệm hình sự đối với các hành vi vi phạm này, cần phải xác định đúng nguyên nhân dẫn đến vụ tai nạn (mối quan hệ nhân quả giữa hành vi vi phạm của họ với hậu quả xảy ra) và lỗi của người vi phạm khi thực hiện hành vi đó là lỗi hành chính hay lỗi hình sự? Nếu hành vi vi phạm của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ không phải là nguyên nhân trực tiếp dẫn đến tai nạn thì họ chỉ có lỗi về hành chính và hành vi đó không cấu thành tội phạm.

Thứ tư: Xác định hành vi vi phạm Luật giao thông trong vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ chưa chính xác.

Ví dụ: Bản án số 01/2015/HSST ngày 13/3/2015 của TAQS khu vực 2 Quân khu 5 xét xử bị cáo Lê Minh Tiến về tội Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ: Ngày 28/4/2014 Lê Minh Tiến điều khiển xe ô tô BKS 49B-005.35 theo hướng Bắc Nam. Tiến điều khiển xe chạy ở giữa đường, tốc độ khoảng 60 đến 70 km/h; Tiến phát hiện phía trước ngược chiều cách xe Tiến khoảng 500m có một xe ô tô chở khách biển số 77B-007.68 do Nguyễn Văn Chương điều khiển đang đi ở bên phải phần đường theo hướng lưu hành. Khi 2 xe còn cách nhau khoảng 15 – 20 m, Chương thấy Tiến điều khiển xe lấn sang phần đường của mình nên đã đánh lái sang phải để tránh. Do đi lấn đường, chủ quan, xử lý kém khi hai xe tránh

nhau, nên phần góc bên trái đầu xe ô tô của Tiến đã đâm vào phần cuối, phía trên, bên trái xe của Chương gây tai nạn. Tại Bản án, Tòa án sơ thẩm xác định lỗi vi phạm Luật giao thông của bị cáo Tiến vi phạm khoản 1 Điều 9 Luật Giao thông đường bộ.

Trong trường hợp này, bị cáo đã vi phạm quy định tại khoản 1 Điều 17 Luật Giao thông đường bộ chứ không phải vi phạm khoản 1 Điều 9 Luật giao thông đường bộ. Việc Tòa án cấp sơ thẩm xác định lỗi vi phạm Luật Giao thông như trong bản án là chưa chính xác.

3.2.2. Những hạn chế, sai lầm trong quyết định hình phạt đối với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Trong thời gian từ năm 2008 - 2017, nhìn qua Bảng 2 (phần phụ lục), nhận thấy kết quả xét xử các bị cáo về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ chủ yếu là hai biện pháp là án treo 433 trường hợp và hình phạt tù từ 03 năm trở xuống 136 trường hợp.

Qua số liệu thống kê thể hiện trong tổng số 676 bị cáo bị các TAQS xét xử từ năm 2008 đến năm 2017 về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, thì hình phạt áp dụng phổ biến là hình phạt tù 180 bị cáo chiếm 26,62%, hình phạt tù nhưng cho hưởng án treo 433 bị cáo chiếm 64,05 %; hình phạt cải tạo không giam giữ và hình phạt tiền được áp dụng còn rất hạn chế cụ thể, hình phạt cải tạo không giam giữ 18 bị cáo chiếm 2,66 %, hình phạt tiền 31 bị cáo chiếm 4,58% và miễn trách nhiệm hình sự là 01 bị cáo chiếm 0,14% tổng số bị cáo các TAQS đã xét xử .

Đối với hình phạt tù từ năm 2008 đến năm 2017 trong tổng số 180 bị cáo bị xử phạt tù: Hình phạt chủ yếu áp dụng là hình phạt tù từ 3 năm trở xuống là 136 bị cáo chiếm 75,55%, hình phạt tù từ trên 3 năm đến 7 năm là 41 bị cáo chiếm 22,77%, phạt tù trên 7 năm đến 15 năm là 3 bị cáo chiếm 1,66% tổng số bị cáo bị xử phạt tù .

Từ đó có thể thấy hình phạt tù và phạt tù nhưng cho hưởng án treo được áp dụng nhiều tại các TAQS, hình phạt tiền và cải tạo không giam giữ được áp dụng còn rất hạn chế chiếm tỉ lệ thấp trong tổng số bị cáo đã xét xử.

Qua số liệu thống kê ở bảng 3 (phần phụ lục) thấy rằng các bị cáo bị xét xử về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ chủ yếu là người ngoài quân đội (411

trường hợp, chiếm 60,79%) còn người bị hại là người trong quân đội; độ tuổi vi phạm của các bị cáo tập trung ở nhóm từ đủ 18 tuổi đến dưới 30 tuổi (418 trường hợp, chiếm 57,26%). Số bị cáo có giới tính nữ giới tham gia phạm tội này rất ít, chỉ có 13 trường hợp (chiếm khoảng 1,78% trên tổng số bị cáo bị đưa ra xét xử về tội này). Đối với tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ việc tái phạm, tái phạm nguy hiểm là rất ít, từ năm 2007 đến 2016, các TAQS chỉ xét xử 01 trường hợp vi phạm các tội xâm phạm an toàn giao thông thuộc trường hợp tái phạm, tái phạm nguy hiểm.

Thực tiễn áp dụng các quy định pháp luật hình sự hiện hành về các tội phạm này những năm gần đây cho thấy giữa các cơ quan tiến hành tố tụng vẫn còn một số bất cập, vướng mắc trong việc quyết định hình phạt, cụ thể là:

Thứ nhất: Đánh giá không đúng tính chất, mức độ nguy hiểm của hành vi phạm tội, dẫn đến việc cho người phạm tội hưởng án treo không đúng

Trên tế cho thấy, tội phạm xảy ra thường rất đa dạng, trong từng vụ án cụ thể thì hành vi của mỗi bị cáo là rất khác nhau về tính chất và mức độ nguy hiểm cho xã hội. Chính vì thế, BLHS đã quy định ra nhiều khung hình phạt khác nhau, trong mỗi khung luôn xác định mức tối thiểu và mức tối đa của hình phạt được áp dụng đối với người phạm tội. Quy định đó giúp cho Tòa án có thể linh hoạt trong việc lựa chọn và quyết định một hình phạt nhất định đối với mỗi bị cáo, phù hợp với từng trường hợp cụ thể mà không bị rập khuôn, máy móc. Tuy nhiên, để việc áp dụng được đúng đắn thì khi quyết định hình phạt, Tòa án căn cứ vào quy định của BLHS, cân nhắc tính chất và mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội, nhân thân người phạm tội, các tình tiết giảm nhẹ và tăng nặng trách nhiệm hình sự, nếu đủ điều kiện thì Tòa án mới quyết định cho hay không cho bị cáo được hưởng án treo.

Trong thực tiễn xét xử, có những trường hợp Tòa án đã đánh giá không đúng đắn về tính chất, mức độ đã thực hiện việc áp dụng tình tiết tăng nặng, giảm nhẹ trách nhiệm hình sự, áp dụng Điều 47 BLHS 1999 (Điều 54 BLHS 2015 sửa đổi, bổ sung năm 2017) để quyết định hình phạt từ đó đã quyết định hình phạt từ ba năm trở xuống để có điều kiện cho bị cáo được hưởng án treo. Hay một số Tòa án đã đánh giá sai tính chất và mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội mà

bị cáo đã thực hiện, từ đó chỉ xử phạt tiền hay là cho bị cáo được hưởng án treo là chưa thỏa đáng. Các ví dụ sau đây sẽ chứng minh điều đó:

Ví dụ 1: Ngày 24/9/2010 TAQS khu vực 1, Quận 2 xét xử vụ án Vũ Hồng Cường phạm tội "Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ". Vũ Hồng Cường điều khiển xe ô tô tham gia giao thông, khi phát hiện thấy 2 xe mô tô đi ngược chiều cách khoảng 20m đi lấn đường của xe ô tô, bị cáo đã đánh tay lái sang bên trái theo chiều đi của mình và chiếm hết phần đường của xe đi ngược chiều, nên đã đâm vào xe mô tô đi ngược chiều do Đoàn Việt Anh điều khiển chở Nguyễn Hữu Quân đi cùng. Hậu quả Quân chết, Anh bị thương tật 37%, xe mô tô hư hỏng nặng.

Bản án sơ thẩm áp dụng điểm đ khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999; điểm b, p khoản 1, 2 Điều 46 BLHS; Điều 47; khoản 1, 2, 3 Điều 60 BLHS năm 1999, xử phạt bị cáo 30 tháng tù nhưng cho hưởng án treo.

Bị cáo Cường bị xét xử theo điểm đ (gây hậu quả rất nghiêm trọng) khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999. Song, HĐXX chỉ nhận định " tính chất mức độ nguy hiểm do hành vi phạm tội mà bị cáo gây ra là nghiêm trọng" là không chính xác, đồng thời cho rằng bị cáo có nhiều tình tiết giảm nhẹ nên áp dụng Điều 47 BLHS để xử phạt bị cáo dưới mức thấp nhất của khung hình phạt để đủ điều kiện cho hưởng án treo. Như vậy, Tòa án đã đánh giá sai tính chất và mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội mà bị cáo đã thực hiện, từ đó cho bị cáo được hưởng án treo là chưa thỏa đáng.

Ví dụ 2: Ngày 16/3/2011 TAQS khu vực 1, Quận 5 xét xử Vụ án Nguyễn Tấn Vĩ phạm tội "Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ". Khoảng 21 giờ ngày 03/9/2010, tại cổng nhà khách T.20- QK5 (khu vực cấm quay đầu xe) Nguyễn Tấn Vĩ (lái xe tắc xi) trong khi điều khiển xe chuyển hướng quay đầu thì xảy ra tai nạn với xe mô tô do Nguyễn Văn Lâm (quân nhân) điều khiển chở Nguyễn Thị Hồng Phú và Đào Thị Thạch. Hậu quả Lâm và Phú tử vong, Thạch bị thương 21%, xe mô tô hư hỏng nặng.

Hậu quả vụ án là rất nghiêm trọng, đã vi phạm nghiêm trọng quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ đó là quay đầu xe ô tô ở khu vực cấm quay đầu xe, lỗi hoàn toàn thuộc về bị cáo. TAQS xử phạt bị cáo 24 tháng

tù và cho hưởng án treo. Việc xử phạt của tòa án trong trường hợp này là nhẹ, không tương xứng với tính chất và mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội mà bị cáo đã thực hiện.

Ví dụ 3: Ngày 20/9/2011 TAQS khu vực 1, Quận 1 xét xử Vụ án Phạm Quốc Cường phạm tội "Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ". Bản án sơ thẩm áp dụng điểm a, đ khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999; điểm b, p khoản 1, 2 Điều 46 BLHS năm 1999; khoản 1, 2 Điều 60 BLHS năm 1999, xử phạt bị cáo 36 tháng tù nhưng cho hưởng án treo.

Ở vụ án này bị cáo không có giấy phép lái xe nhưng đã tự ý lấy xe ô tô của cậu ruột để tập lái. Trong quá trình điều khiển xe ô tô do không làm chủ được tốc độ đã đâm vào phía sau xe máy đi cùng chiều làm Trịnh Văn Tình (quân nhân) chết và Nguyễn Thị Lài ngồi sau bị thương tật là 31%. TAQS khu vực 1 đã xử phạt 36 tháng tù và cho hưởng án treo.

Trong vụ án này, tuy bị cáo đã bồi thường xong cho người bị hại nhưng bị cáo có 2 tình tiết định khung ở khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999 đó là không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định và gây hậu quả rất nghiêm trọng, lỗi hoàn toàn thuộc về bị cáo. Tòa án chưa đánh giá đúng đắn về tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội, về những tình tiết tăng nặng, tình tiết giảm nhẹ trách nhiệm hình sự. Do đó, Tòa án đã xử phạt 36 tháng tù và cho hưởng án treo là nhẹ, chưa nghiêm.

Thứ hai: Quyết định hình phạt chưa tương xứng với mức độ lỗi và hậu quả thực tế gây ra.

Thực tiễn xét xử cho thấy, do quan điểm khác nhau về đường lối xử lý đối với các bị cáo trong tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, nên trong thực tiễn ở một số Tòa án đã xử phạt rất nghiêm khắc đối với các bị cáo, nhưng ngược lại ở một số một số Tòa án khác lại xử phạt quá nhẹ như chỉ xử phạt tiền.

Ở một số vụ án về giao thông đường bộ, hành vi tội phạm của các bị cáo được thực hiện do lỗi vô ý (do tự tin hoặc do cầu thả) và hậu quả xảy ra là ngoài sự mong muốn của bị cáo. Việc xử lý đối với các bị cáo phạm các tội này cũng phải bảo đảm nguyên tắc pháp chế và sự công bằng như đối với các loại tội

phạm khác trên cơ sở các quy định chung của pháp luật. Vì vậy, khi xét xử các bị cáo như về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, chỉ cần căn cứ vào tính chất, mức độ nghiêm trọng của hành vi phạm tội, nhân thân của bị cáo và các điều kiện khác theo quy định của pháp luật để quyết định ra một hình phạt hợp tình, hợp lý cho bị cáo, chứ không thể cho rằng tình hình tai nạn giao thông ngày một tăng trong thời gian gần đây mà có tâm lý, ác cảm và xử nặng đối với những người vi phạm loại tội này hoặc cho rằng tội phạm này được thực hiện do lỗi vô ý nên cho bị cáo được hưởng loại hình phạt nhẹ.

Ví dụ: Bản án số 09/2013/HSST ngày 11/12/2013 của TAQS khu vực 1 Quân khu 3 xét xử bị cáo Đặng Chu Thao về tội “Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ”: Khoảng 16 giờ 30 ngày 27/7/2013, Đặng Chu Thao điều khiển xe ô tô khách đi trên quốc lộ 18A thuộc địa phận phường Trung Vương, Uông Bí, Quảng Ninh đi lần phần đường của xe đi ngược chiều, không kịp phanh đã đâm trực diện vào đầu xe mô tô đi ngược chiều do anh Nguyễn Đức Hoàng (quân nhân) điều khiển làm anh Hoàng chết ngay tại chỗ.

Quyết định của bản án sơ thẩm: Áp dụng khoản 1 Điều 202, điểm b, p khoản 1, khoản 2 Điều 46; khoản 1, 3, 4 Điều 30 BLHS năm 1999, xử phạt bị cáo Thao 25 triệu đồng.

Trong vụ án này, hậu quả làm chết 01 người, lỗi gây ra hoàn toàn của bị cáo, Tòa án xử phạt tiền đối với bị cáo là quá nhẹ.

Thứ ba: Không áp dụng hình phạt bổ sung trong trường hợp theo quy định của pháp luật là bắt buộc

Trong thời gian qua việc áp dụng hình phạt bổ sung còn chưa được chú trọng, không áp dụng hình phạt bổ sung trong trường hợp theo quy định của BLHS là bắt buộc; chưa mạnh dạn cấm hành nghề lái xe trong tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ... Trên thực tế có trường hợp bị cáo phạm tội đã có hành vi liên quan đến nghề mà họ làm, nếu không có hình phạt bổ sung đi kèm thì rất có thể bị cáo đó sau khi chấp hành án xong rất dễ phạm tội lại. Những trường hợp này Tòa án nên áp dụng hình phạt bổ sung nhưng khi cho bị cáo được hưởng treo lại không áp dụng hình phạt bổ sung. Do đó, chưa bảo đảm tính nghiêm minh của pháp luật và yêu cầu phòng ngừa tội phạm.

Ví dụ 1: Ngày 27/12/2011 TAQS khu vực 2, Quân khu 4 xét xử vụ án Lê Văn Thành phạm tội "vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ". Bị cáo Thành mượn xe ô tô, điều khiển gây tai nạn làm chết Bùi Văn Chữ (quân nhân) rồi bỏ chạy, lỗi hoàn toàn thuộc về bị cáo và bị xét xử với 2 tình tiết định khung quy định tại điểm b (trong khi say rượu hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác) và điểm c (gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn) khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999. Tòa án xử phạt bị cáo 36 tháng tù, cho hưởng án treo mà không áp dụng hình phạt bổ sung cấm bị cáo hành nghề lái xe là chưa nghiêm.

Ví dụ 2: Vụ án Nguyễn Tấn Vĩ phạm tội "Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ" đã nêu ở phần trên.

Hậu quả vụ án là rất nghiêm trọng làm chết 2 người, bị thương 1 người với tỉ lệ thương tật là 21%, bị cáo đã vi phạm nghiêm trọng quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, lỗi hoàn toàn thuộc về bị cáo. TAQS khu vực 1, Quân khu 5 chỉ xử phạt Nguyễn Tấn Vĩ 24 tháng tù nhưng cho hưởng án treo và không áp dụng khoản 5 Điều 202 BLHS năm 1999 tuyên hình phạt bổ sung đối với bị cáo là nhẹ và không nghiêm. Vụ án này bị cáo hành nghề lái xe tắc xi đáng bị cáo phải hiểu và chấp hành nghiêm luật giao thông, biết xe ô tô là nguồn nguy hiểm cao độ. Nhưng bị cáo đã coi thường pháp luật quay xe ô tô khu vực cấm quay đầu xe gây tai nạn. Cho nên trường hợp này Tòa án cần cần thiết phải áp dụng hình phạt bổ sung là cấm hành nghề lái xe của bị cáo để phòng ngừa, tránh tình trạng phạm tội lại.

Thứ tư: Quyết định hình phạt chưa đáp ứng đầy đủ yêu cầu về phòng ngừa tội phạm

Tai nạn giao thông ở nước ta nói chung và ở trong các đơn vị Quân đội nói riêng, đã trở thành một hiểm họa, đã trực tiếp tước đoạt mạng sống của nhiều người, gây ra những tổn thất lớn về sức khỏe của con người, những thiệt hại lớn về tài sản. Tình trạng đó có nhiều nguyên nhân khác nhau, khách quan và chủ quan như: Lưu lượng xe cơ giới tham gia giao thông quá lớn, trong điều kiện đường sá chưa đảm bảo chất lượng, chưa đáp ứng được nhu cầu giao thông của xã hội. Trong những nguyên nhân đó, ý thức coi thường các quy định về an toàn

giao thông của những người điều khiển phương tiện giao thông đã trở thành một nguyên nhân chính trực tiếp gây ra các vụ tai nạn giao thông. Chính vì vậy các cơ quan nhà nước có thẩm quyền như: TANDTC, TAQS Trung ương đều đã có sự chỉ đạo quyết liệt trong việc thực hiện những biện pháp cần thiết, để phòng ngừa, hạn chế tai nạn giao thông. Đối với hoạt động xét xử các vụ án vi phạm các quy định về an toàn giao thông, TANDTC đã có quan điểm không cho bị cáo là người điều khiển các phương tiện giao thông hưởng án treo khi lỗi trong vụ án hoàn toàn thuộc về bị cáo. Quan điểm đó được thể hiện nhiều lần trong các hội nghị tổng kết ngành Tòa án, cũng đã chính thức được thể hiện bằng văn bản gửi đến tất cả các Tòa án. Nếu thực hiện nghiêm túc điều đó, thông qua hoạt động xét xử đối với những bị cáo cụ thể Tòa án cũng đã góp phần quan trọng vào việc thực hiện nhiệm vụ chính trị của Nhà nước. Tuy nhiên một số Tòa án đã không thực sự quan tâm đến vấn đề này nên vẫn cho bị cáo được hưởng án treo khi họ phạm tội trong lĩnh vực giao thông và lỗi hoàn toàn thuộc về họ.

Ví dụ: Ngày 16/3/2011 TAQS khu vực 1, Quận 5 xét xử Vụ án Nguyễn Tấn Vĩ phạm tội "Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ". Khoảng 21 giờ ngày 03/9/2010, tại cổng nhà khách T.20- QK5 (khu vực cấm quay đầu xe) Nguyễn Tấn Vĩ (lái xe tắc xi) trong khi điều khiển xe chuyển hướng quay đầu thì xảy ra tai nạn với xe mô tô do Nguyễn Văn Lâm điều khiển chở Nguyễn Thị Hồng Phú và Đào Thị Thạch. Hậu quả Lâm và Phú tử vong, Thạch bị thương 21%, xe mô tô hư hỏng nặng.

Hậu quả vụ án là rất nghiêm trọng, bị cáo điều khiển xe ô tô là nguồn nguy hiểm cao độ tham gia giao thông, không chấp hành biển báo giao thông, quay đầu xe ở khu vực cấm, đã vi phạm nghiêm trọng quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, do đó, lỗi hoàn toàn thuộc về bị cáo. Thiệt hại trong vụ án này là rất lớn, đã gây ra cái chết của 2 người, 1 người bị thương và làm hư hỏng tài sản nhưng Tòa án chỉ xử phạt 24 tháng tù và cho hưởng án treo.

Trong tình hình hiện nay các vụ tai nạn giao thông xảy ra ngày càng nhiều, gây nhiều hậu quả đau lòng về người và tài sản. Nhà nước ta đã có nhiều cảnh báo về tình hình tai nạn giao thông và đề ra nhiều biện pháp ngăn chặn để giảm tải tai nạn giao thông. Với mức án mà Tòa án áp dụng ở trường hợp trên là chưa nghiêm,

chưa mang tính giáo dục ý thức chấp hành Luật giao thông đường bộ nói riêng và ý thức chấp hành pháp luật nói chung, chưa có tác dụng đấu tranh, phòng ngừa tội phạm.

Ngoài những bất cập, vướng mắc đối với việc định tội danh và quyết định hình phạt đối với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, trong thực tiễn xét xử loại tội này còn khá nhiều bất cập, vướng mắc trong xác định tư cách của những người tham gia tố tụng (người bị hại, nguyên đơn dân sự, bị đơn dân sự, người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan đến vụ án và người đại diện của họ) và áp dụng các quy định pháp luật dân sự về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng (xác định các khoản bồi thường: chi phí cấp cứu điều trị, chi phí mai táng; thu nhập bị mất hoặc bị giảm sút của người bị hại; khoản tiền bồi thường tổn thất tinh thần cho người bị hại hoặc cho những người thân thích gần gũi nhất của người bị hại trong trường hợp người bị hại chết...). Đây là những vấn đề (nguyên nhân) có ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng và hiệu quả hoạt động của các cơ quan tiến hành tố tụng trong việc điều tra, truy tố và xét xử các vụ án này vì vậy cũng cần được nghiên cứu để có các giải pháp hoàn thiện pháp luật và những giải pháp nâng cao hiệu quả áp dụng các quy định của BLHS về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

3.3. Nguyên nhân của những hạn chế, sai lầm trong thực tiễn định tội danh và quyết định hình phạt đối với các các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Những hạn chế, sai lầm nêu trên trong quá trình áp dụng các quy định của BLHS về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, được nghiên cứu, xem xét ở những góc độ khác nhau. Những hạn chế đó xuất phát từ nhiều nguyên nhân, bao gồm cả nguyên nhân khách quan lẫn chủ quan, cụ thể:

3.3.1. Nguyên nhân khách quan

Nguyên nhân cơ bản và quan trọng của những hạn chế, tồn tại về áp dụng pháp luật trong xét xử của các TAQS là do hệ thống pháp luật của nước ta nói chung và pháp luật hình sự và tố tụng chưa hoàn thiện, đồng bộ; việc giải thích, hướng dẫn áp dụng pháp luật của cơ quan có thẩm quyền chưa đầy đủ và kịp thời.

** Về các quy định của pháp luật:*

Trong những năm qua, nhằm đáp ứng yêu cầu thực tiễn đấu tranh phòng và chống tội phạm, Quốc hội, Ủy ban thường vụ Quốc hội và các cơ quan nhà nước có thẩm quyền đã ban hành, sửa đổi một số lớn các đạo luật, luật, pháp lệnh, nghị quyết,... Tuy nhiên, do nhiều nguyên nhân khách quan và chủ quan khác nhau, hệ thống pháp luật của nước ta thời gian qua vẫn đang từng bước được hoàn thiện nên còn nhiều bất cập, một số các quy định của pháp luật về án treo còn có nhiều nội dung chung chung chưa phù hợp, thiếu cụ thể và chưa đầy đủ. Vấn đề này đã được Bộ Chính trị chỉ rõ, đó là: "Pháp luật trong lĩnh vực tư pháp chưa hoàn thiện, thiếu đồng bộ và còn nhiều sơ hở. Công tác xây dựng, giải thích, hướng dẫn và tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật, trong đó có pháp luật về lĩnh vực tư pháp còn nhiều bất cập và hạn chế" [29].

** Công tác giải thích và hướng dẫn áp dụng pháp luật chưa đầy đủ, kịp thời:*

Ở lĩnh vực áp dụng các quy định của pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong lĩnh vực xét xử hình sự, văn bản pháp luật mà Tòa án áp dụng là BLHS, BLTTHS và các văn bản pháp luật có liên quan. Tuy nhiên nếu chỉ có các quy phạm pháp luật được quy định trong bộ luật trên thì chưa đủ để bảo đảm áp dụng pháp luật một cách chính xác và đúng đắn, bởi lẽ, trong quá trình áp dụng pháp luật, chủ thể áp dụng pháp luật sau khi đã lựa chọn quy phạm pháp luật phù hợp phải phân tích làm rõ nội dung, tư tưởng và ý nghĩa của quy phạm pháp luật đối với trường hợp cần áp dụng. Không phải mọi quy phạm pháp luật quy định đều quy định cụ thể. Chính vì vậy công tác giải thích pháp luật và hướng dẫn thực hiện các quy định của pháp luật về những vấn đề đó là cần thiết. Thời gian qua, việc giải thích pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thể hiện tương đối đầy đủ đã phát huy tác dụng bảo đảm cho việc áp dụng pháp luật được thuận tiện, đúng đắn. Vì vậy, chất lượng và hiệu quả của hoạt động áp dụng pháp luật phụ thuộc rất nhiều vào sự hoàn thiện của hệ thống pháp luật. Sự không đầy đủ các văn bản quy phạm pháp luật, thiếu đồng bộ hoặc khiếm khuyết của các quy phạm pháp luật cũng như sự giải thích và hướng dẫn áp dụng pháp luật không kịp thời, đầy đủ và thống nhất sẽ dẫn đến vướng mắc trong thực tiễn, áp dụng pháp luật không thống nhất, chính xác và không kịp thời đáp ứng yêu cầu đấu tranh phòng chống tội.

Tuy nhiên, trong thời gian qua, công tác giải thích pháp luật của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, hướng dẫn áp dụng thống nhất pháp luật của TANDTC và TAQS Trung ương chưa được thực hiện đầy đủ, kịp thời, còn nhiều bất cập. Nên việc áp dụng các quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của TAQS các cấp còn nhiều vướng mắc, áp dụng không thống nhất, dẫn đến còn có trường hợp quyết định hình phạt chưa thỏa đáng.

3.3.2. Nguyên nhân chủ quan

Qua nghiên cứu thực tiễn áp dụng các quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong hoạt động xét xử của TAQS cho thấy những hạn chế, tồn tại trong áp dụng pháp luật xuất phát từ một số nguyên nhân chủ quan đó là đạo đức, trình độ chuyên môn, kỹ năng nghề nghiệp, tính độc lập của Thẩm phán và HTQN, ý thức trách nhiệm của Thẩm phán và HTQN...

**** Phẩm chất đạo đức của Thẩm phán và Hội thẩm quân nhân***

Áp dụng các quy định của pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong hoạt động xét xử hình sự là hoạt động đánh giá về tính hợp pháp hay không của một hành vi và tính có căn cứ hay không của một sự kiện,... Các phán quyết (bản án, quyết định) về vụ án của HĐXX luôn gắn liền với lợi ích của Nhà nước, các quyền và lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân. Vì vậy, phẩm chất đạo đức cũng là một yếu tố không thể thiếu được ở người Thẩm phán và HTQN. Chủ tịch Hồ Chí Minh đã từng dạy: "Có tài mà không có đức là người vô dụng, có đức mà không có tài thì làm việc gì cũng khó". Đức và tài là hai mặt luôn gắn kết không thể tách rời nhau và là cơ sở để hình thành đạo đức nghề nghiệp của người Thẩm phán và Hội thẩm.

Phẩm chất đạo đức của Thẩm phán và HTQN không vượt ra ngoài các tiêu chí, quan niệm chung về đạo đức xã hội nhằm hướng tới "chân, thiện, mỹ". Ngoài ra, phẩm chất đạo đức của Thẩm phán và HTQN còn bao gồm cả những phẩm chất về nghề nghiệp như: công bằng, khách quan, vô tư, trung thực, nhân đạo, có lương tâm và tinh thần trách nhiệm... và luôn được thể hiện trong từng suy nghĩ và hành động của họ.

**** Trình độ chuyên môn và kỹ năng nghiệp vụ của Thẩm phán và Hội thẩm***

Áp dụng các quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong hoạt động xét xử của các TAQS là hoạt động tư duy khó khăn và phức tạp. Khác với các hoạt động nhận thức khác ở chỗ hoạt động này của TAQS phải đưa ra được những đánh giá về mặt pháp lý của từng sự kiện, từng vấn đề cụ thể trong vụ án chứ không phải chỉ đánh giá khái quát, chung chung về quan điểm. Mặt khác, đây là hoạt động lựa chọn các quy phạm pháp luật chung để xem xét, phán xét đối với một hành vi, một sự kiện cụ thể. Vì vậy, để những đánh giá và phán quyết của Tòa án bảo đảm chính xác và đúng đắn, đòi hỏi các thành viên HĐXX không chỉ nắm vững các quy định của pháp luật, mà còn phải có trình độ chuyên môn và kỹ năng nghiệp vụ tốt. Một bản án không thể nào "thấu tình đạt lý", "tâm phục khẩu phục" khi Thẩm phán và HTQN thiếu kiến thức chuyên môn và yếu về kỹ năng nghiệp vụ.

Sự hạn chế về kiến thức pháp luật, ý thức pháp luật thấp của Thẩm phán và HTQN tất yếu sẽ dẫn đến việc đánh giá không chính xác các tình tiết, chứng cứ của vụ án; nhận thức sai về nội dung của quy phạm pháp luật và lựa chọn không đúng quy phạm pháp luật cần áp dụng. Kết quả là ra những phán quyết không chuẩn xác gây hậu quả nghiêm trọng (xét xử oan, sai thậm chí có thể ảnh hưởng đến cả tính mạng con người). Ngược lại, việc nắm vững pháp luật và trình độ chuyên môn, nghiệp vụ cao sẽ giúp cho Thẩm phán và HTQN hiểu đúng và chính xác nội dung của các quy phạm pháp luật để lựa chọn chính xác quy phạm pháp luật cần áp dụng làm cơ sở cho việc ra phán quyết về vụ án bảo đảm khách quan, công minh và đúng pháp luật.

Cùng với trình độ chuyên môn, kỹ năng nghiệp vụ cũng có một vai trò hết sức quan trọng đối với hoạt động áp dụng pháp luật của Thẩm phán và HTQN. Kỹ năng nghiệp vụ của Thẩm phán và HTQN thể hiện ở phương pháp và các thao tác nghiệp vụ khi thực hiện các quy trình áp dụng pháp luật trong xét xử như: kỹ năng nghiên cứu hồ sơ vụ án; phương pháp xem xét và đánh giá các tình tiết, chứng cứ vụ án; kỹ năng điều khiển phiên tòa và xử lý các tình huống xảy ra...

Kỹ năng nghiệp vụ thành thạo là điều kiện cần thiết giúp cho Thẩm phán và HTQN làm chủ được mọi tình huống diễn ra tại phiên tòa, có khả năng khái quát, đánh giá khách quan, chính xác về các tình tiết, chứng cứ về vụ án, phát hiện nhanh

chóng, chính xác mâu thuẫn giữa các sự kiện, chứng cứ trong vụ án cũng như dự liệu được các tình huống có thể xảy ra tại phiên tòa để có phương án giải quyết phù hợp.

Các phẩm chất nêu trên của Thẩm phán và HTQN gắn bó, bổ sung cho nhau để tạo thành nền tảng nhân cách của họ. Vì vậy, để đảm bảo cho việc áp dụng pháp luật đúng đắn và chính xác pháp luật, Thẩm phán và HTQN phải biết kết hợp hài hòa giữa các yếu tố này. Phẩm chất chính trị và đạo đức không tự nhiên mà có, nó được hình thành và phát triển trong quá trình rèn luyện, đào tạo, bồi dưỡng trong hoạt động thực tiễn.

** Tính độc lập của Thẩm phán và Hội thẩm quân nhân*

Nguyên tắc Thẩm phán và Hội thẩm xét xử độc lập và chỉ tuân theo pháp luật được cụ thể hóa trong các văn bản pháp luật như: tại Điều 103 Hiến pháp 2013, Điều 9 Luật tổ chức TAND năm 2014 và Điều 23 BLTTHS năm 2015. Sự độc lập của Thẩm phán và HTQN được thể hiện HĐXX xem xét toàn bộ chứng cứ thu thập được trong quá trình điều tra, truy tố và chứng cứ thu thập được tại phiên tòa. Bảo đảm không một cơ quan hay cá nhân, tổ chức nào được tác động bằng cách này hay cách khác tới hoạt động xét xử của Tòa án, HĐXX cũng độc lập với yêu cầu của những người tham gia tố tụng; Tòa cấp trên không được can thiệp vào hoạt động xét xử của Tòa án cấp dưới mà chỉ có thể hướng dẫn Tòa án cấp dưới áp dụng đúng pháp luật, chỉ đạo về đường lối xét xử trong từng giai đoạn hoặc những loại tội nhất định chứ không được chỉ đạo cấp dưới phải xét xử và đưa ra một mức án hay loại hình phạt đối với từng vụ án cụ thể. Quyết định trong bản án của HĐXX chỉ được căn cứ vào các chứng cứ đã được kiểm tra tại phiên tòa và theo quy định của pháp luật. Nguyên tắc độc lập của Thẩm phán và HTQN còn được thể hiện ở yếu tố bên trong, có nghĩa các thành viên trong cùng một HĐXX độc lập với nhau trong việc xem xét, kiểm tra, đánh giá chứng cứ về điều kiện áp dụng các quy định của pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

3.3.3. Các nguyên nhân khác

** Hoạt động kiểm tra giám đốc án, hướng dẫn áp dụng thống nhất pháp luật và tổng kết rút kinh nghiệm xét xử*

Do hệ thống pháp luật nước ta đang từng bước được hoàn thiện, nên sự đồng bộ và bất cập là không tránh khỏi. Mặt khác, trình độ chuyên môn, kỹ năng

nghiệp vụ và kinh nghiệm thực tiễn của đội ngũ Thẩm phán các cấp không đồng đều. Điều đó ảnh hưởng không nhỏ đến chất lượng áp dụng pháp luật trong xét xử. Do vậy, công tác kiểm tra giám đốc án, hướng dẫn áp dụng pháp luật thống nhất, tổng kết rút kinh nghiệm thực tiễn xét xử trong ngành Tòa án nói chung và ngành TAQS nói riêng có ý nghĩa hết sức quan trọng đối với hoạt động áp dụng pháp luật trong xét xử, đặc biệt là vai trò của Ủy ban Thẩm phán TAQS Trung ương, Ủy ban Thẩm phán TAQS cấp Quân khu. Làm tốt công tác này sẽ giúp cho việc phát hiện kịp thời những sai sót trong việc áp dụng pháp luật của các TAQS cấp dưới, tìm ra các nguyên nhân của những thiếu sót để có giải pháp khắc phục.

Ngoài ra, để đảm bảo chất lượng áp dụng pháp luật của TAQS, cần có sự chỉ đạo sâu sát, cụ thể và kiểm tra, đôn đốc thường xuyên (theo nhiệm vụ, quyền hạn luật định) của Chánh án, Phó chánh án TAQS các cấp từ khâu thụ lý vụ án, phân công Thẩm phán chủ tọa phiên tòa đến việc tổ chức xét xử các vụ án. Thực tiễn cho thấy Ủy ban Thẩm phán và lãnh đạo của TAQS cấp Quân khu nào phát huy tốt vai trò, chức năng, nhiệm vụ của mình theo quy định của pháp luật trong việc hướng dẫn áp dụng pháp luật, tổng kết rút kinh nghiệm xét xử; thực hiện tốt vai trò chỉ đạo, tổ chức, kiểm tra công tác xét xử thì chất lượng áp dụng pháp luật ở đó sẽ tốt hơn.

** Yếu tố hành chính quân sự*

Do đặc thù của các TAQS, mỗi một TAQS là một đơn vị Quân đội. Vì vậy, ngoài việc thực hiện chức năng xét xử các vụ án thuộc thẩm quyền, các TAQS còn phải thực hiện các nhiệm vụ quân sự khác theo quy định của Quân đội. Cán bộ, nhân viên TAQS vừa làm công tác chuyên môn xét xử, vừa làm nghĩa vụ của một quân nhân, thời gian thực hiện các nhiệm vụ quân sự khá nhiều trong tổng quỹ thời gian làm việc của cán bộ TAQS. Do đó, không thể dùng hết quỹ thời gian làm việc vào nghiên cứu chuyên môn xét xử, vì còn phải thường xuyên tham gia vào huấn luyện quân sự, tăng gia sản xuất, bảo đảm sẵn sàng chiến đấu bảo vệ tổ quốc. Cho nên, nó cũng đã ảnh hưởng không nhỏ tới công tác chuyên môn xét xử. Ngoài ra, do là đặc thù trong quân đội mang tính chất mệnh lệnh, chỉ huy phục tùng, nên cũng có phần nào ảnh hưởng đến công tác chuyên môn.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Từ thực tiễn áp dụng các quy định của BLHS về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong xét xử tại các TAQS trong thời gian qua, tác giả đưa ra một số kết luận sau đây:

Nhìn chung, chất lượng xét xử của TAQS các cấp trong những năm qua là đáng khích lệ. Thực tiễn áp dụng pháp luật trong xét xử về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của TAQS đã thu được những kết quả tốt, mang một ý nghĩa hết sức to lớn, thể hiện được tính nghiêm khắc, tính nhân đạo cũng như chính sách hình sự của Nhà nước ta. Song với sự tăng trưởng mạnh mẽ về kinh tế và các phương tiện giao thông đường bộ, các vụ án xâm phạm an toàn giao thông đường bộ có chiều hướng gia tăng, tính chất ngày càng phức tạp, hậu quả ngày càng lớn. Điều này được thể hiện qua kết quả xét xử của các TAQS và bằng các ví dụ cụ thể mà NCS đã nêu ở trên.

Việc xét xử các vụ án về tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong thời gian qua đã có nhiều tiến bộ, tuy nhiên cũng còn bộc lộ những thiếu sót và hạn chế, sai lầm, đó là có các quy định của pháp luật còn chưa phù hợp với thực tiễn, sự nhận thức và vận dụng các quy định của pháp luật chưa được thống nhất, hay có những yếu tố khác tác động đến việc xét xử... dẫn đến việc áp dụng các quy định của pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ còn chưa được chính xác như trong định tội danh, trong quyết định hình phạt. Do đó, cũng ảnh hưởng không nhỏ đến giáo dục phòng ngừa tội phạm.

Từ đó, NCS đưa ra một số nguyên nhân của những hạn chế, vướng mắc, sai lầm trong quá trình áp dụng các quy định của BLHS về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

Từ những vấn đề nêu ra và tổng kết kinh nghiệm từ thực tiễn áp dụng các quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong xét xử của các TAQS, chúng ta nhận thấy những nội dung được nêu ra trong chương là rất cần thiết và có ý nghĩa để từ đó ta đề xuất các kiến nghị, giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả và hoàn thiện các quy định của pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong pháp luật hình sự của Việt Nam.

Chương 4

CÁC YÊU CẦU VÀ GIẢI PHÁP BẢO ĐẢM ÁP DỤNG ĐÚNG PHÁP LUẬT VỀ CÁC TỘI XÂM PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

4.1. Các yêu cầu áp dụng đúng pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Trong những năm tới, nhằm nâng cao hơn nữa chất lượng áp dụng các quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong hoạt động xét xử của TAND nói chung và của TAQS nói riêng cần phải tiếp tục quán triệt các yêu cầu sau:

Thứ nhất, các TAQS phải quán triệt đầy đủ, nghiêm túc đường lối của Đảng được thể hiện trong Nghị quyết số 08-NQ/TW ngày 02/01/2002 của Bộ Chính trị "Về một số nhiệm vụ trọng tâm công tác tư pháp trong thời gian tới", Nghị quyết 49- NQ/TW ngày 02/6/2005 của Bộ Chính trị về "Chiến lược cải cách tư pháp đến năm 2020", Nghị quyết 67/NQ- ĐUQSTW ngày 08/3/2007 của Đảng ủy quân sự Trung ương về việc lãnh đạo thực hiện chiến lược cải cách tư pháp trong Quân đội đến năm 2020, Quyết định 1586/QĐ-TTg ngày 24 tháng 10 năm 2012 của Thủ tướng chính phủ về phê duyệt Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030, các văn bản pháp luật của Nhà nước như BLHS, BLTTHS... và nhiệm vụ quân sự quốc phòng vào hoạt động xét xử của mình. Quá trình cải cách bộ máy Nhà nước, Đảng đã rất quan tâm đến cải cách tư pháp. Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ IX đã xác định: Cải cách tổ chức; nâng cao chất lượng và hoạt động của các cơ quan tư pháp, nâng cao tinh thần trách nhiệm của cơ quan và cán bộ tư pháp trong công tác điều tra... truy tố, xét xử và thi hành án. Vấn đề này tiếp tục được đề cập đến tại Báo cáo chính trị của hai kỳ Đại hội đại biểu toàn quốc của Đảng tiếp theo (Đại hội X năm 2006 và Đại hội XI năm 2011). Báo cáo chính trị tại Đại hội XI đưa ra quan điểm về đẩy mạnh cải cách tư pháp trong thời gian tới với mục đích "xây dựng hệ thống tư pháp trong sạch, vững mạnh, bảo vệ công lý, tôn trọng và bảo vệ quyền con người" [31].

Đường lối, chính sách hình sự của Đảng và Nhà nước ta là kiên quyết đấu tranh phòng ngừa là chính, kết hợp răn đe, giữ nghiêm kỉ cương, cảm hóa con người, đề cao bản chất ưu việt và tính nhân đạo của chế độ xã hội chủ nghĩa, phát huy sức mạnh của các cơ quan bảo vệ pháp luật, các tổ chức đoàn thể xã hội và mọi công dân trong cuộc đấu tranh phòng chống tội phạm.

Phải xác định việc xử lý người phạm tội thông qua việc áp dụng pháp luật của Tòa án chủ yếu nhằm giáo dục và phòng ngừa chung. Trong đó, cần xác định việc giáo dục người phạm tội là một công việc lâu dài với nhiều biện pháp để họ có thể có điều kiện sửa chữa sai lầm, khuyết điểm, giúp đỡ họ lấy lại niềm tin trong cuộc sống, tự cải tạo thành công dân có ích cho xã hội.

Thứ hai, trong công tác áp dụng pháp luật phải quán triệt "Coi trọng việc hoàn thiện chính sách hình sự và thủ tục tố tụng tư pháp đề cao hiệu quả phòng ngừa và tính hướng thiện trong việc xử lý người phạm tội: giảm hình phạt tù, mở rộng áp dụng hình phạt tiền, hình phạt cải tạo không giam giữ đối với một số loại tội phạm" [29].

Thứ ba, trong hoạt động xét xử các vụ án xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của các Thẩm phán Tòa án các cấp phải căn cứ vào diễn biến, tình hình tội phạm nói chung và các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói riêng, trong điều kiện về kinh tế và văn hóa xã hội có bước phát triển mới. Để thực hiện quan điểm trên, cần chú ý những nội dung cơ bản sau:

Diễn biến tình hình tội phạm về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là phức tạp. Việc áp dụng pháp luật của Tòa án trong xét xử đối với nhóm tội này phải dựa trên cơ sở đánh giá đúng diễn biến tình hình, xác định chính xác các nguyên nhân, điều kiện phạm tội để quyết định việc xử lý, đảm bảo hiệu quả áp dụng pháp luật.

Đấu tranh, ngăn chặn tình trạng phạm tội trong điều kiện hiện nay; việc áp dụng pháp luật hình sự với những chế tài nghiêm khắc là hết sức cần thiết, nhưng phải chú ý tới yêu cầu giáo dục, cảm hóa người phạm tội, tạo điều kiện cho họ tự sửa chữa sai lầm, khuyết điểm trở thành công dân có ích trong xã hội.

Việc xét xử các vụ án về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ phải tập trung xử lý nghiêm minh, kịp thời, có tác dụng giáo dục riêng và phòng ngừa chung các loại tội phạm đang có chiều hướng gia tăng. Thông qua hoạt động xét xử các loại tội phạm thuộc nhóm này, Tòa án cần kiến nghị các ngành hữu quan có những phương hướng, kế hoạch và ngăn ngừa nhóm tội phạm này có kết quả.

Thứ tư, khi xét xử các vụ án xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của các Thẩm phán Tòa án các cấp phải đảm bảo xu hướng hội nhập quốc tế. Việc áp dụng pháp luật, quyết định áp dụng các chế tài hình sự đối với người phạm tội về xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của Tòa án, ngoài việc đảm bảo quy định của pháp luật Việt Nam còn phải tính đến mức độ phù hợp với quy định pháp luật của các quốc gia trong khu vực và trên thế giới. Việc quyết định trách nhiệm hình sự đối với người phạm tội phải đảm bảo yêu cầu bảo vệ quyền con người và bình đẳng theo các công ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

Thứ năm, những yêu cầu đối với công tác tư pháp nói chung và hoạt động xét xử nói riêng được Bộ Chính trị đề ra là "phải đảm bảo cho mọi công dân đều bình đẳng trước pháp luật, thực sự dân chủ, khách quan"[30], và trong chiến lược cải cách tư pháp Bộ Chính trị cũng nhấn mạnh nội dung trọng tâm trong hoạt động xét xử của Tòa án phải: "Đổi mới tổ chức phiên tòa xét xử, xác định rõ hơn vị trí, quyền hạn, trách nhiệm của người tiến hành tố tụng và người tham gia tố tụng theo hướng đảm bảo tính công khai, dân chủ, nghiêm minh, nâng cao chất lượng tranh tụng tại các phiên tòa xét xử" [30], coi đây là khâu đột phá của hoạt động tư pháp.

Thứ sáu, khi xét xử các vụ án về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ đòi hỏi phải đáp ứng các yêu cầu mà Nghị quyết của đảng đề ra. Để đảm bảo yêu cầu này, khi xét xử các Thẩm phán cần bám sát những yêu cầu cụ thể, đó là:

Trong xét xử các vụ án về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của Tòa án các cấp phải đảm bảo sự công bằng, dân chủ, thực hiện đúng chính sách nhân đạo của Nhà nước trong xét xử người phạm tội, đạt được mục tiêu giáo dục, cảm hóa và ngăn ngừa tội phạm. Nhằm đảm bảo công bằng dân chủ trong hoạt động xét xử, Tòa án các cấp phải thực hiện đầy đủ các quy định của

pháp luật về trách nhiệm hình sự đối với người phạm tội trước khi đi tới một quyết định áp dụng pháp luật xác định trách nhiệm hình sự đối với họ.

Chủ thể áp dụng pháp luật là Thẩm phán, Hội thẩm của Tòa án các cấp phải có những hiểu biết cần thiết về những đặc điểm của nhóm tội này để bảo đảm việc áp dụng pháp luật đúng đắn và đạt hiệu quả. Việc bảo đảm yêu cầu trên phải được cụ thể hóa bằng những quy định và cơ chế thực hiện từ việc đào tạo, bố trí lực lượng Thẩm phán, Hội thẩm làm công tác xét xử đến việc tổ chức mô hình có tính chuyên môn hóa cao trong áp dụng pháp luật với đối tượng phạm tội về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

Quyết định (bản án) của Tòa án các cấp đối với người phạm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ phải đúng đắn, chính xác có tính giáo dục, thuyết phục cao, không làm oan người vô tội, không xử sai hoặc để bị hủy, bị sửa án. Đây là yêu cầu hết sức cụ thể và khó thực hiện, nhưng là yêu cầu rất cần thiết đang đặt ra đối với chủ thể áp dụng pháp luật. Đảm bảo yêu cầu này sẽ lấy được lòng tin của nhân dân đối với các cơ quan bảo vệ pháp luật.

Hoạt động áp dụng các quy định của pháp luật để xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của Tòa án các cấp phải được đổi mới cùng với yêu cầu chung về đổi mới công tác tư pháp. Yêu cầu chung về đổi mới hoạt động xét xử và áp dụng pháp luật đối với người phạm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ hướng tới đảm bảo các yêu cầu nêu trên, đồng thời phải bảo đảm sự đồng bộ, thống nhất với các khâu, các giai đoạn tố tụng trước đó là điều tra, truy tố. Nhưng đổi mới tổ chức phiên tòa xét xử và hoạt động xét xử có ý nghĩa quan trọng, là khâu đột phá của hoạt động tư pháp.

4.2. Các giải pháp bảo đảm áp dụng đúng pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

4.2.1. Tăng cường công tác hướng dẫn, giải thích, tuyên truyền đưa Bộ luật hình sự vào cuộc sống

Để một đạo luật được đưa vào cuộc sống, đòi hỏi sự vào cuộc rất lớn của các cấp các ngành, đặc biệt là công tác truyền thông, tuyên truyền phổ biến pháp luật. Trong BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 có rất nhiều điểm mới,

đòi hỏi các cơ quan tiến hành tố tụng cũng như người dân bắt buộc phải thay đổi hành vi và nhận thức. Chẳng hạn như trong các cơ quan áp dụng pháp luật, việc xác định các mối quan hệ mới theo quy định của pháp luật, hay việc loại trừ hành vi cũng phải rất cẩn trọng. Còn đối với người dân, trước đây có một số hành vi bị coi là vi phạm pháp luật thì bây giờ đã được loại bỏ hoặc được giảm nhẹ hình phạt.

Trên thực tế, những quy định mới này hiện vẫn chưa được nhiều người dân biết đến, như quy định về hành vi cản trở giao thông đường bộ, Trong BLHS 1999 chỉ quy định chung chung, không cụ thể về các hành vi vi phạm. Nhưng BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 đã chỉ rõ các hành vi cản trở giao thông đường bộ, bao gồm: đào, khoan, xẻ trái phép các công trình giao thông đường bộ; đặt trái phép chướng ngại vật gây cản trở giao thông đường bộ; tháo dỡ, di chuyển trái phép, làm sai lệch, che khuất hoặc phá hủy biển báo hiệu, các thiết bị an toàn giao thông đường bộ; lấn chiếm, chiếm dụng vỉa hè, lòng đường; lấn chiếm hành lang bảo vệ đường bộ; vi phạm quy định về đảm bảo an toàn giao thông khi thi công trên đường bộ và hành vi khác gây cản trở giao thông đường bộ... Tuy vậy, không phải người dân nào cũng có được cách hiểu đúng.

Ở đây, có thể người dân chưa hiểu, chưa biết hành vi của mình là vi phạm pháp luật, thì bây giờ đã có thể hiểu rõ ràng và chính xác hơn. Việc tuyên truyền luật sâu rộng sẽ góp phần giảm thiểu rủi ro cho người dân. Quan trọng hơn, trong chính các cơ quan áp dụng pháp luật cũng cần phải nghiên cứu kỹ và tuyên truyền rộng rãi, để tránh làm oan sai cho người dân.

BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 đã đánh dấu một bước tiến quan trọng trong tư duy lập pháp hình sự, tiếp tục thể hiện tinh thần chủ động phòng ngừa và kiên quyết đấu tranh chống tội phạm, góp phần bảo vệ chủ quyền, an ninh của đất nước, bảo vệ quyền con người, quyền công dân, lợi ích của Nhà nước và tổ chức, đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế của nước ta...

Các cơ quan có thẩm quyền cần có các biện pháp khác như: tăng cường công tác giải thích, tập huấn BLHS cho các cơ quan tiến hành tố tụng, hay Tòa

án nhân dân tối cao cần có tổng kết thực tiễn thi hành Điều 202 BLHS năm 1999 và hiện nay là Điều 260 BLHS năm 2015.

Song để BLHS phát huy hiệu quả, đòi hỏi cần có sự cố gắng của các cơ quan chức năng trong việc triển khai, hướng dẫn thi hành, cũng như sự nỗ lực tuyên truyền phổ biến giáo dục pháp luật, sự hợp tác, chấp hành nghiêm chỉnh các quy định pháp luật của người dân.

4.2.2. Hoàn thiện các quy định của BLHS về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Để nâng cao hiệu quả áp dụng các quy định pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ cần thực hiện đồng bộ các giải pháp, trong đó chú trọng vào việc hoàn thiện pháp luật, đặc biệt là các quy định của Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

Thứ nhất: Về Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 (Điều 202 BLHS 1999)

Về Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 và BLHS 1999 đều có quy định đối với việc xử lý vi phạm khi tham gia giao thông đường bộ, tuy nhiên, tên tội danh đối với hành vi vi phạm khi tham gia giao thông đường bộ đã có sự thay đổi. Nếu như trước đây hành vi của đi bộ tham gia giao thông gây tai nạn làm thiệt hại đến sức khỏe, tính mạng hoặc tài sản của người khác chưa có căn cứ để truy cứu trách nhiệm hình sự và trong BLHS năm 1999 hành vi này cũng chưa được quy định. Do đó, để phù hợp với tình hình, thực tiễn xã hội và để có căn cứ truy cứu trách nhiệm hình sự của người đi bộ tham gia giao thông, BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 đã quy định hành vi này tại Điều 260 trên cơ sở Điều 202 BLHS năm 1999 với tên gọi khác và mở rộng thêm chủ thể phạm tội trong đó có người đi bộ tham gia giao thông gây tai nạn. Điều 202 BLHS năm 1999 quy định là tội “Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ”; trong khi đó Điều 260 BLHS năm 2015, sửa

đổi, bổ sung năm 2017 quy định là “Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ”.

Việc thay đổi tên điều luật dẫn đến sự thay đổi về chủ thể đối với tội phạm này, từ “người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ” thành “người tham gia giao thông đường bộ”. Mà theo quy định tại các khoản 22, 23 Điều 3 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 thì: “Người tham gia giao thông gồm người điều khiển, người sử dụng phương tiện tham gia giao thông đường bộ; người điều khiển, dẫn dắt súc vật; người đi bộ trên đường bộ”; “Người điều khiển phương tiện gồm người điều khiển xe cơ giới, xe thô sơ, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ”. Như vậy, Luật mới quy định rộng hơn về chủ thể của hành vi gồm tất cả những người tham gia giao thông kể cả những người khi tham gia giao thông là người đi bộ.

Tuy nhiên, Lý luận khoa học hình sự và thực tiễn cho thấy hậu quả của hành vi phạm tội do những chủ thể này gây ra là không giống nhau, bởi vì:

Theo các quy định của pháp luật dân sự thì nguồn nguy hiểm cao độ là những vật do đặc tính của nó nên trong quá trình chiếm hữu, khai thác, quản lý, vận chuyển chúng luôn chứa đựng tiềm ẩn những nguy hiểm khách quan, dễ xảy ra thiệt hại ở mức độ lớn cho những người xung quanh. Đối với phương tiện giao thông vận tải cơ giới thì chỉ được coi là nguồn nguy hiểm cao độ khi “đang hoạt động”. Điều 601 BLDS năm 2015 quy định: “Nguồn nguy hiểm cao độ bao gồm phương tiện giao thông vận tải cơ giới...”. Như vậy, các phương tiện cơ giới tham gia giao thông là nguồn nguy hiểm cao độ và người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ khi tham gia giao thông chính là người điều khiển nguồn nguy hiểm cao độ và có trách nhiệm trong trường hợp gây ra thiệt hại. Vì vậy, trong trường hợp có cùng hành vi vi phạm an toàn giao thông đường bộ như nhau và gây ra thiệt đến tính mạng, thiệt hại nghiêm trọng đến sức khỏe, tài sản của người khác thì tính nguy hiểm của hành vi của người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ là lớn hơn các trường hợp khác, đặc biệt là so với người đi bộ. Trách nhiệm hình sự mà người điều khiển phương tiện giao thông

cơ giới và người đi bộ phải chịu là khác nhau. Do đó, tác giả cho rằng việc Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 mở rộng chủ thể của hành vi vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ gồm cả người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ và người đi bộ trên đường bộ là không hợp lý bởi tính chất nguy hiểm của hành vi do các chủ thể trên gây ra có sự khác biệt lớn. Nếu cùng điều chỉnh hành vi vi phạm của hai chủ thể này trong một điều luật, với chung một mức hình phạt sẽ không đảm bảo nguyên tắc công bằng trước pháp luật đối với các chủ thể trên.

Bên cạnh đó, việc áp dụng hình phạt bổ sung cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định cũng không còn ý nghĩa nữa khi chủ thể vi phạm Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 là người đi bộ tham gia giao thông.

Vì vậy, tác giả kiến nghị tách Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 thành hai điều luật riêng biệt: “*Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ*” với chủ thể như quy định tại Điều 202 BLHS năm 1999 và “*Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ*” với chủ thể đặc biệt là người đi bộ theo hướng quy định về trách nhiệm hình sự đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là nhẹ hơn so với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ như sau:

Điều 260. Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

Người nào điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho người khác thuộc một trong các trường hợp sau thì bị phạt...

Điều 260a. Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Hành khách, người đi bộ tham gia giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho người khác thuộc một trong các trường hợp sau thì bị phạt...

Về cấu thành tội phạm tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ quy định tại Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017:

Khoản 1 Điều 260 quy định: “Người nào tham gia giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho người khác thuộc một trong các trường hợp sau thì bị phạt ...:

a) Làm chết người;

b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên;

c) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 61% đến 121%;

d) Gây thiệt hại về tài sản từ 100.000.000 đồng đến dưới 500.000.000 đồng”.

Tác giả cho rằng, việc quy định như trên là chưa thể hiện được tính răn đe của pháp luật hình sự trong trường hợp người nào điều khiển phương tiện giao thông đường bộ vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người mà tỷ lệ tổn thương cơ thể từ 31% đến 60% đã bị xử phạt vi phạm hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này chưa được xóa án tích mà còn vi phạm và trường hợp gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 31% đến 60% đã bị xử phạt vi phạm hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này chưa được xóa án tích mà còn vi phạm. Trong quá trình cải cách tư pháp hiện nay, chúng ta hướng đến một chính sách pháp luật hình sự nhân đạo, phi hình sự hóa một số tội phạm, giảm nhẹ hình phạt đối với nhiều tội phạm. Tuy nhiên, thực tiễn cho thấy tình hình các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, đặc biệt là vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ hiện nay vẫn không ngừng tăng, các hành vi vi phạm an toàn giao thông đường bộ bị xử phạt vi phạm hành chính là rất lớn do nhận thức và ý thức pháp luật của người dân khi tham gia giao thông vẫn còn nhiều hạn chế. Một trong những chức năng chính của BLHS đó chính là phòng ngừa tội phạm, vì vậy, yêu cầu đặt ra đối với việc quy định tội phạm và hình phạt phải đảm bảo có sức răn đe đối với người vi phạm và những người khác. Tác giả cho rằng việc không quy định trường hợp trên là chưa phù hợp. Vì vậy, cần quy định

bổ sung các trường hợp trên vào khoản 1 Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 như sau:

“Người nào điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho người khác thuộc một trong các trường hợp sau thì bị phạt:

a) Làm chết người;

b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên hoặc gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người mà tỷ lệ tổn thương cơ thể từ 31% đến 60% đã bị xử phạt vi phạm hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này chưa được xóa án tích mà còn vi phạm;

c) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 61% đến 121% hoặc gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 31% đến 60% đã bị xử phạt vi phạm hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này chưa được xóa án tích mà còn vi phạm;

d) Gây thiệt hại về tài sản từ 100.000.000 đồng đến dưới 500.000.000 đồng”.

Về hình phạt:

Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 cũng như Điều 202 BLHS 1999 mặc dù đều quy định hình phạt bổ sung đối với tội vi phạm quy định về điều khiển giao thông đường bộ là cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ 01 năm đến 05 năm. Tuy nhiên, quy định về hình phạt bổ sung này được kết cấu thành một khoản riêng và không có tính bắt buộc mà chỉ quy định người phạm tội “có thể” bị áp dụng hình phạt bổ sung này. Vì vậy, việc áp dụng hình phạt bổ sung hoàn toàn phụ thuộc vào ý chí chủ quan của người áp dụng pháp luật có hoặc hay không áp dụng hình phạt này đối với người phạm tội. Thực tiễn xét xử về tội phạm này cho thấy các Thẩm phán thường áp dụng hình phạt cải tạo không giam giữ hoặc phạt tù nhưng cho hưởng

án treo và không áp dụng hình phạt bổ sung khi quyết định hình phạt đối với các tội phạm này. Hơn thế nữa, hình phạt bổ sung được quy định tại điều luật này là “Cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định” chỉ có thể áp dụng đối với những người có chức vụ, nghề nghiệp hay công việc trong lĩnh vực giao thông vận tải như lái xe... Đối với những người vi phạm khác mà không phải là người có chức vụ, nghề nghiệp hay công việc liên quan đến lĩnh vực giao thông vận tải thì không áp dụng được hình phạt bổ sung này. Do đó, thực tế rất nhiều trường hợp người vi phạm giao thông gây chết người bị xử lý hình sự nhưng do chỉ bị phạt cải tạo không giam giữ hoặc phạt tù nhưng cho hưởng án treo nên họ vẫn có thể tiếp tục điều khiển phương tiện tham gia giao thông mà không bị hạn chế nào. Chúng tôi cho rằng điều này là không hợp lý bởi đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ thì chủ thể tuy vô ý về hậu quả nhưng lại cố ý về hành vi vi phạm, việc người phạm tội vẫn có thể tham gia giao thông bình thường mà không chịu bất cứ sự hạn chế nào trong thời gian chấp hành hình phạt do vi phạm tội phạm này là sự đe dọa không nhỏ tới an toàn giao thông.

Vì vậy, để khắc phục những hạn chế này, tác giả cho rằng nên quy định hình phạt bổ sung đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là tước giấy phép lái xe có thời hạn. Việc quy định hình phạt bổ sung là tước giấy phép lái xe có thời hạn là cũng đầy đủ cho việc người phạm tội không được hành nghề hoặc điều khiển xe trong thời gian bị tước giấy phép. Theo đó, quy định hình phạt bổ sung là tước giấy phép lái xe có thời hạn vào luôn từng khoản của Điều luật, không tách thành một khoản riêng, cụ thể:

Điều 260. Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

1. Người nào điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho người khác thuộc một trong các trường hợp sau thì bị phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 100.000.000

đồng, phạt cải tạo không giam giữ đến 03 năm hoặc phạt tù từ 01 năm đến 05 năm và tước giấy phép lái xe từ 01 năm đến 02 năm:...

2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ 03 năm đến 10 năm và tước giấy phép lái xe từ 02 năm đến 03 năm:...

3. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ 07 năm đến 15 năm và tước giấy phép lái xe từ 03 năm đến 05 năm:...

4. Vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả quy định tại một trong các điểm a, b và c khoản 3 Điều này nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 50.000.000 đồng, phạt cải tạo không giam giữ đến 01 năm hoặc phạt tù từ 03 tháng đến 01 năm.

Thứ hai: Ở Việt Nam nếu người nào điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong khi say rượu hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác mà gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác thì sẽ bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo Điều 202 BLHS năm 1999 nay là Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017, còn say rượu mà điều khiển phương tiện giao thông không gây thiệt hại thì chỉ bị xử phạt hành chính và không bị coi là tội phạm. Các hành vi uống rượu tham gia giao thông hiện nay ở Việt Nam chỉ mới bị xử phạt hành chính nếu trong người có nồng độ cồn vượt mức quy định của pháp luật, chẳng hạn người điều khiển xe mô tô, xe gắn máy mà trong máu có nồng độ cồn vượt quá 50 miligram/100 mililit máu hoặc 0.25 miligram/1 lít khí thở, còn dưới mức quy định thì không bị xử phạt, nhưng trên thực tiễn đã có không ít các vụ tai nạn giao thông xảy ra do người điều khiển phương tiện tham gia giao thông có nồng độ cồn hoặc có chất kích thích trong người dưới mức quy định của pháp luật.

Mặt khác, khi uống rượu rồi tham gia giao thông, tính chất nguy hiểm sẽ tăng lên rất nhiều, hành vi uống rượu thể hiện ý thức chủ quan của người phạm tội, biết uống rượu mà tham gia giao thông có thể gây nguy hiểm cho người khác

nhưng vẫn uống. Đây là hành vi cố ý cần có những chế tài nghiêm khắc và cần được hình sự hóa trong BLHS, tương tự như quy định say rượu trong giao thông tại Điều 316 BLHS Cộng hòa Liên bang Đức năm 2009. Tuy nhiên, hình phạt của hành vi này phải thấp hơn hình phạt của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông uống rượu gây tai nạn quy định tại Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017. Vì vậy, đề nghị quy định một điều luật riêng biệt để xử lý các hành vi uống rượu tham gia giao thông không thuộc trường hợp phải truy cứu theo quy định tại Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 và hình phạt quy định chỉ là phạt tiền hoặc cải tạo không giam giữ. Thực chất là đưa hành vi uống rượu vào xử lý hình sự, có như vậy thì mới bảo đảm tính răn đe và phòng ngừa tội phạm.

4.2.3. Sửa đổi, bổ sung và ban hành văn bản giải thích và hướng dẫn áp dụng pháp luật thống nhất liên quan đến các quy định của BLHS về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Thực tiễn xét xử của các TAND nói chung và các TAQS nói riêng về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ cho thấy công tác hướng dẫn áp dụng thống nhất pháp luật của cấp có thẩm quyền chưa được đầy đủ, kịp thời. Qua xét xử đã có nhiều quan điểm khác nhau khi áp dụng pháp luật nhưng lại không có hướng dẫn thống nhất áp dụng pháp luật của các cơ quan có thẩm quyền, dẫn đến những hạn chế trong công tác xét xử các vụ án xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong phạm vi cả nước. Vì vậy, để đảm bảo kịp thời, tính thống nhất về áp dụng pháp luật trong hoạt động xét xử các vụ án hình sự nói chung và các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói riêng tác giả có một số kiến nghị sau:

Về Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17/4/2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định của BLHS "*Thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng về sức khỏe, tài sản của người khác*" quy định tại khoản 1 Điều 202 BLHS năm 1999 là căn cứ để truy cứu trách nhiệm hình sự đối với người có hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ. Tuy nhiên, khái niệm này lại chưa cơ quan có thẩm

quyền hướng dẫn nên việc nhận thức về vấn đề này không thống nhất giữa các cơ quan tiến hành tố tụng và trong thực tiễn giải quyết các vụ án giao thông đường bộ, mức thiệt hại này làm căn cứ để truy cứu trách nhiệm hình sự thường được các cơ quan chức năng xác định rất khác nhau. Vì vậy, Mục 4 Phần I của Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17/4/2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao cần được sửa đổi, bổ sung nội dung hướng dẫn theo hướng xác định "*thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng về sức khỏe, tài sản của người khác*" không bao gồm các thiệt hại sau:

Thiệt hại mà mỗi bên phải chịu trong trường hợp cả hai bên đều có lỗi (lỗi hỗn hợp) và gây thiệt hại cho nhau;

Thiệt hại về tài sản mà người lái xe ô tô thuê gây ra cho chủ phương tiện;

Thiệt hại về tài sản của hành khách đi trên phương tiện giao thông đường bộ bị hư hỏng, mất mát, thất thoát sau khi tai nạn xảy ra.

Về vấn đề chia tách hậu quả trong vụ án tai nạn giao thông do lỗi của nhiều người cùng gây ra.

Xung quanh vấn đề này có hai quan điểm đưa ra; quan điểm thứ nhất là có thể chia tách hậu quả trong vụ tai nạn giao thông do lỗi của nhiều người cùng gây ra, theo đó một người chỉ phải chịu trách nhiệm về phần hậu quả trong hậu quả chung do mình trực tiếp gây ra; quan điểm thứ hai cho rằng không thể chia tách hậu quả trong vụ tai nạn giao thông do lỗi của nhiều người cùng gây ra để định tội hoặc quyết định hình phạt bởi như thế là không đúng cả về lý luận và thực tiễn.

Từ hai quan điểm nêu trên, ta thấy quan điểm thứ hai là hợp lý hơn, bởi vì:

Về mặt lý luận thì tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ không có đồng phạm do lỗi thực hiện là lỗi vô ý. Tuy các bị cáo không cùng cố ý thực hiện tội phạm nhưng lại cùng gây ra hậu quả của vụ án. Mỗi hành vi của từng bị cáo chứa đựng một khả năng làm phát sinh hậu quả và khả năng này chỉ hình thành khi xảy ra cùng một lúc và cùng một địa điểm. Vì thế quan hệ nhân quả giữa hành vi và hậu quả xảy ra trong trường hợp này thuộc loại quan hệ nhân quả kép trực tiếp (nhiều hành vi vi phạm giao thông cùng đóng vai trò là nguyên nhân. Mỗi hành vi vi phạm về an toàn giao thông cùng chứa

đựng một khả năng thực tế làm phát sinh hậu quả, khả năng đó chỉ hình thành khi có sự kết hợp với nhau và xảy ra ở cùng một lúc, cùng một địa điểm).

Về mặt thực tiễn: Việc chia tách hậu quả trong tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là rất khó thực hiện.

Chính vì vậy, để thống nhất quan điểm trong vấn đề này đòi hỏi phải có một hướng dẫn cụ thể về nguyên tắc và phương pháp định tội cũng như định khung tăng nặng đối với vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ có nhiều hành vi vi phạm cùng gây ra.

Về tình tiết: “*Không có giấy phép lái xe hoặc bằng lái xe theo quy định*”. Việc áp dụng tình tiết này trong thực tiễn xét xử tội phạm này hiện nay còn chưa thống nhất trong việc xác định thế nào là “không có giấy phép lái xe hoặc bằng lái xe theo quy định” tại điểm a khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999 hoặc “không có giấy phép lái xe theo quy định” tại điểm a khoản 2, Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017. Trong nhiều vụ án, tại thời điểm phạm tội, người phạm tội không xuất trình được giấy phép lái xe. Thực tiễn xét xử cho thấy có Tòa không áp dụng tình tiết tăng nặng theo điểm a khoản 2 vì cho rằng quy định trên của BLHS là không có giấy phép lái xe theo quy định chứ không ràng buộc phải có khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ, do đó, khi người phạm tội chứng minh được họ có được cấp giấy phép lái xe hoặc bằng lái xe theo quy định thì sẽ không bị áp dụng tình tiết này. Ngược lại, có Tòa lại áp dụng tình tiết tăng nặng theo điểm a khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999 hoặc điểm a khoản 2, Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017, vì cho rằng việc mang theo giấy phép lái xe hoặc bằng lái xe theo quy định là bắt buộc đối với người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

Tác giả cho rằng việc áp dụng tình tiết tăng nặng định khung “Không có giấy phép lái xe theo quy định” quy định tại điểm a khoản 2, Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 cần được hiểu là người phạm tội không có (hoặc không mang theo) giấy phép lái xe tại thời điểm phạm tội. Bởi theo quy định tại khoản 2 Điều 58 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 thì:

“Người lái xe khi điều khiển phương tiện phải mang theo các giấy tờ sau:

a) *Đăng ký xe;*

b) *Giấy phép lái xe đối với người điều khiển xe cơ giới quy định tại Điều 59 của Luật này*

...”[43].

Vì vậy, để quy định này phát huy hiệu quả phòng chống tội phạm thì nên quy định điểm a khoản 2 Điều 260 BLHS 2015 sửa đổi, bổ sung năm 2017 theo hướng quy định rõ: “Điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ không có giấy phép lái xe theo quy định”.

Về tình tiết: “*có sử dụng chất ma túy*” quy định tại điểm b khoản 2 Điều 260 BLHS 2015 sửa đổi, bổ sung năm 2017 là tình tiết định khung tăng nặng. Tuy nhiên, thực tiễn cuộc sống hiện nay cho thấy có rất nhiều loại ma túy, các chất tương tự như ma túy được sử dụng nhiều trong xã hội như: Methammethamine, heroin, cần sa, cỏ Mỹ,... Trong khi đó, khi các vụ tai nạn giao thông xảy ra, đối với trường hợp người gây tai nạn giao thông, người bị tai nạn giao thông được đưa đến cơ sở y tế để cấp cứu thì chưa có cơ sở y tế nào được giao nhiệm vụ tổ chức xét nghiệm ma túy của người được đưa vào cấp cứu, hiện chỉ làm được việc đo nồng độ cồn trong máu hoặc trong hơi thở. Trường hợp người gây tai nạn đến trình diện tại cơ quan công an có thẩm quyền thì việc test nhanh có sử dụng ma túy hay không chưa được văn bản pháp luật hướng dẫn trong trường hợp đối với tai nạn giao thông. Do đó, không có văn bản quy định, hướng dẫn cụ thể việc này sẽ gây ra sự lúng túng trong quá trình tiến hành tố tụng, nhất là tình trạng thanh thiếu niên ngáo đá, điều khiển xe đua nhau trên đường phố diễn ra phổ biến như hiện nay.

Về tình tiết: “*Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn*”.

Đối với hành vi của người điều khiển phương tiện giao thông gây tai nạn sau đó cố tình không cứu giúp người bị nạn dẫn đến người đó chết thì thực tiễn định tội có những vướng mắc do hành vi này thỏa mãn đồng thời dấu hiệu hành vi khách quan được mô tả tại Điều 102 BLHS năm 1999 (Điều 132 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017): Tội không cứu giúp người đang trong tình

trạng nguy hiểm đến tính mạng và Điều 202 BLHS năm 1999 (Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017): Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Khi một người thực hiện hành vi này, các cơ quan tố tụng vừa có thể áp dụng điểm a, khoản 2, Điều 132 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017: người không cứu giúp là người vô ý đã gây ra tình trạng nguy hiểm vừa có thể áp dụng điểm c khoản 2, Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017: bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn. Vấn đề là hình phạt quy định cho 2 hành vi này khác xa nhau. Trong khi, người phạm tội chỉ có thể bị phạt tù từ 1 đến 5 năm khi áp dụng điểm a, khoản 2, Điều 132 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017, thì người phạm tội có thể bị phạt tù từ 3 đến 10 năm nếu bị áp dụng điểm c khoản 2, Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 để truy cứu hành vi phạm tội. Thực tế xét xử cũng như theo dõi về những tranh luận xung quanh vấn đề này được đăng tải nhiều kỳ liên tiếp trên các tạp chí khoa học pháp lý cho thấy quan điểm của cơ quan xét xử về trường hợp này vẫn còn nhiều dẫn đến việc áp dụng pháp luật không thống nhất ở các địa phương trong toàn quốc.

Theo quan điểm của tác giả, với tính chất và mức độ nguy hiểm của hành vi này, việc áp dụng quy định tại điểm c khoản 2, Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 sự là phù hợp. Tuy nhiên, để thống nhất nhận thức, Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao cần có hướng dẫn thống nhất áp dụng điểm c khoản 2, Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 để truy tố, xét xử đối với hành vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ gây tai nạn sau đó cố tình không cứu giúp người bị nạn dẫn đến người đó chết.

Việc xác định thế nào là “*bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm*” trong nhiều trường hợp không phải dễ dàng. Trong thực tế các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, người phạm tội sau khi gây tai nạn vì những lý do khác nhau như: do tâm lý lo sợ, hoang mang, do sợ bị nười thân của người bị hại đánh... nên đã rời khỏi hiện trường, nhưng sau đó họ đã ra đầu thú thì có xác định là bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm không? Hay trong

trường hợp người phạm tội sau khi gây tai nạn cho rằng người bị nạn đã chết nên đã không thực hiện các biện pháp cứu giúp, nhưng sau đó xác định được tại thời điểm xảy ra tai nạn người bị nạn vẫn chưa chết thì hành vi đó có bị coi là cố ý không cứu giúp người bị hại không?

4.2.4. Hoàn thiện các quy định của pháp luật về bồi thường thiệt hại khi xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Quyết định việc bồi thường thiệt hại là yếu tố rất phức tạp khi giải quyết phân dân sự trong các vụ án hình sự, đặc biệt là áp dụng trong xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ. Quá trình nghiên cứu lý luận cũng như thực tiễn áp dụng các văn bản pháp luật như BLDS năm 2005, BLDS năm 2015, tinh thần Nghị quyết số 03/2006/NQ- HĐTP ngày 08 tháng 7 năm 2006 của Hội đồng Thẩm phán TANDTC về áp dụng một số quy định của BLDS năm 2005, trong thời gian qua, thì vấn đề bồi thường trong các vụ án tương đối là phù hợp với các quy định của pháp luật, song vẫn còn những điểm cần phải nghiên cứu kiến nghị nhằm hoàn thiện các quy định của pháp luật về trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng.

Thứ nhất: Việc xác nhận thu nhập bị mất của người bị thiệt hại do cơ quan nào xác nhận là hợp lý; trong thời gian qua có vụ án thì do Ủy ban nhân dân xã nơi người bị hại cư trú xác nhận, có vụ án lại do Công an ở địa phương đó xác nhận và có vụ thì căn cứ vào lời khai của các đương sự tại phiên toà. Điều đó làm cho Tòa án lúng túng, không biết căn cứ vào xác nhận của cơ quan nào là đúng và hợp pháp để tính mức thu nhập bị mất cho các đương sự. Vì vậy, nên có hướng dẫn và nên quy định trường hợp này chỉ có Ủy ban nhân dân xã nơi người bị hại hoặc những người thuộc diện được bồi thường khi thu nhập bị mất xác nhận thu nhập hàng tháng của họ.

Thứ hai: Việc xác định thu nhập bị mất của người bị hại hoặc của người chăm sóc người bị thiệt hại cũng là khó khăn, vì: nếu thu nhập của người bị thiệt hại hoặc của người chăm sóc người bị thiệt hại ổn định từ tiền lương hoặc từ hợp đồng lao động thì xác nhận không có gì phải nói; nhưng thu nhập của người bị thiệt hại không ổn định, có lúc thu nhập từ làm ruộng, lúc thì đi buôn bán mà có;

mặc dù theo tinh thần hướng dẫn của Nghị quyết 03/2006/NQ- HĐTP ngày 08 tháng 7 năm 2006, ở trường hợp này thì lấy mức thu nhập bình quân sáu tháng liền kề; mức thu nhập này là mức thu nhập bình quân tại nơi địa phương người đó sinh sống, nhưng trên thực tế có trường hợp thu nhập thực tế của họ cao hơn nhiều với mức thu nhập bình quân của địa phương và lấy căn cứ nào để tính được mức thu nhập này được chính xác. Nếu áp dụng như hướng dẫn thì người bị thiệt hại hoặc người chăm sóc người bị thiệt hại sẽ bị thiệt thòi và trường hợp này thực tế ngoài xác nhận thu nhập của địa phương thì tại phiên toà theo lời khai của các đương sự, HĐXX vẫn tính cho họ được hưởng một phần hợp lý, tuy nhiên hợp lý mức nào đều do ý chí chủ quan của HĐXX.

Thứ ba: BLDS năm 2005 quy định mức bồi thường tối đa về tổn thất tinh thần khi sức khoẻ bị xâm phạm không quá 30 tháng lương tối thiểu và tính mạng bị xâm phạm không quá 60 tháng lương tối thiểu và hiện nay BLDS năm 2015 quy định mức bồi thường tối đa về tổn thất tinh thần khi sức khoẻ bị xâm phạm không quá 50 lần mức lương cơ sở do Nhà nước quy định và tính mạng bị xâm phạm không quá 100 lần mức lương cơ sở do Nhà nước quy định; nhưng lấy tiêu chí nào để đánh giá được mức độ tổn thất về tinh thần tương xứng với bao nhiêu mức lương cơ sở; quy định này cũng vẫn do sự đánh giá theo ý chí chủ quan của HĐXX, cho nên vẫn còn có những vụ án khi quyết định vấn đề này còn chưa được sự ủng hộ của các bên đương sự. Cần quy định thêm các tiêu chí đánh giá mức độ tổn thất về tinh thần và ứng với một tiêu chí đó là bao nhiêu mức lương cơ sở .

Thứ tư: Khi nạn nhân nằm viện điều trị cần có người chăm sóc, những người này cũng phải chi phí một khoản tiền ăn uống; nhưng pháp luật không quy định họ được hưởng khoản tiền này là bao nhiêu, thực tế tại phiên tòa theo lời khai của họ thì HĐXX vẫn cho những người này được hưởng một khoản tiền ăn hợp lý và theo quan điểm của tác giả như thế là phù hợp. Nhưng cho họ hưởng ở mức bao nhiêu vẫn còn là khó khăn vì không có căn cứ để tính và việc tính toán phụ thuộc vào ý chí chủ quan của HĐXX.

Thứ năm: Theo quy định tại điểm b khoản 1 Điều 610 BLDS năm 2005, Điều 591 BLDS năm 2015 và tinh thần hướng dẫn tại tiêu mục 2.2 mục 2 Phần

II Nghị quyết 03/2006/NQ- HĐTP ngày 08 tháng 7 năm 2006 của Hội đồng Thẩm phán TANDTC thì trong các vụ án khi thiệt hại do tính mạng bị xâm phạm thì không chấp nhận yêu cầu bồi thường chi phí ăn uống.

Tuy nhiên, qua giải quyết các vụ án thì những khoản kê khai về ăn uống là rất lớn và có thực chi trên thực tế. Theo phong tục của Việt Nam thì chi phí cho việc ăn uống mang tính chất cảm ơn những người đến tiễn đưa nạn nhân, thăm hỏi thân nhân người xấu số là phổ biến. Pháp luật nên quy định thêm trường hợp cho gia đình người bị thiệt hại được chi một khoản tiền ăn hợp lý trong thời gian tổ chức lễ mai táng cho nạn nhân, như tổ chức mâm cơm cúng hay anh em họ hàng ở xa về phúng viếng thì có thể làm cơm mời họ...; khoản tiền này được tính vào chi phí hợp lý cho việc mai táng, nó cũng phù hợp với phong tục tập quán của địa phương và cũng phải phù hợp với phong tục, tập quán chung của nhân dân ta.

Thứ sáu: Khi điều trị xong người bị thiệt hại do sức khỏe bị xâm phạm có tỷ lệ tổn thương cơ thể dưới 81% và trong cuộc sống họ không thể lao động để có thu nhập bằng mức thu nhập trước khi sức khỏe bị xâm phạm, do đó thu nhập bị giảm sút. Luật chỉ quy định bồi thường trong trường hợp thu nhập thực tế bị giảm sút trong thời gian người bị thiệt hại điều trị còn trường hợp nêu trên thì không có quy định, dẫn đến thiệt thòi cho người bị thiệt hại. Vì vậy, Luật cần quy định thêm trường hợp này để bảo đảm quyền, lợi ích cho người bị thiệt hại.

4.2.5. Tăng cường phương tiện và điều kiện cơ sở vật chất cho các Tòa án quân sự và hoàn thiện chế độ chính sách đối với Thẩm phán, cán bộ Tòa án

Tăng cường đầu tư cơ sở vật chất đảm bảo cho các cơ quan tư pháp có đủ điều kiện để hoàn thành nhiệm vụ, có chính sách tiền lương, phụ cấp và chính sách đãi ngộ phù hợp cho cán bộ tư pháp. Tăng cường đầu tư cơ sở vật chất, kinh phí phương tiện làm việc, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, từng bước hiện đại hóa các cơ quan tư pháp....

Thời gian qua, ngành Tòa án tuy đã được tăng cường đầu tư cơ sở vật chất, trang thiết bị và phương tiện làm việc, nhưng trước yêu cầu cải cách tư pháp hiện nay, vai trò, trách nhiệm của Thẩm phán ngày càng nặng nề. Nhà nước cần phải xây dựng cơ chế, chính sách đãi ngộ thỏa đáng phù hợp với lao động

đặc thù của Thẩm phán như: chế độ tiền lương, phụ cấp, chế độ ưu đãi khi thi hành công vụ, bậc quân hàm (đối với Thẩm phán TAQS),... Phải coi Thẩm phán là một nghề, do đó cần sửa đổi Luật tổ chức TAND theo hướng bổ nhiệm Thẩm phán suốt đời hoặc với nhiệm kỳ dài hơn để họ yên tâm công tác, có thời gian tu dưỡng, rèn luyện, tích lũy kinh nghiệm.

Ngoài ra, do tính đặc thù của ngành TAQS, các Thẩm phán, cán bộ vừa làm công tác pháp luật, cụ thể là xét xử, thì các Thẩm phán, cán bộ của TAQS còn phải làm trách nhiệm của một quân nhân. Hiện nay, chế độ phụ cấp ngành vẫn chưa được đảm bảo theo quy định của Chính phủ. Do đó, để thực hiện đúng quy định của pháp luật, Chúng tôi đề nghị Đảng, Nhà nước và Quân đội cần quan tâm hơn nữa đến chế độ chính sách đối với cán bộ TAQS nhằm động viên, thu hút những người có đức, có tài vào ngành và giữ chân những cán bộ giỏi nếu không sẽ dẫn đến việc cán bộ có năng lực chuyển dịch ra bên ngoài dân sự làm việc. Và thực tế hiện nay so với biên chế được phép thì ngành TAQS các cấp đang thiếu hụt nhiều do không tuyển được cán bộ.

4.2.6. Tăng cường tổng kết kinh nghiệm xét xử của ngành Tòa án quân sự làm cơ sở cho hoạt động áp dụng pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Tổng kết rút kinh nghiệm việc áp dụng pháp luật về các tội phạm nói chung và các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói riêng trong hoạt động xét xử án hình sự là một nhiệm vụ quan trọng của ngành Tòa án. Bởi lẽ, thông qua hoạt động tổng kết rút kinh nghiệm về những gì làm được và những gì chưa làm được, còn có những thiếu sót, tồn tại về nhận thức pháp luật. Từ đó, mới rút ra được bài học kinh nghiệm về áp dụng pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong hoạt động xét xử hình sự và thấy được những quy phạm pháp luật nào phù hợp với thực tế, quy phạm pháp luật nào không còn phù hợp cần sửa đổi bổ sung, từ đó có những kiến nghị, đề nghị xem xét, sửa đổi các quy định của pháp luật để đảm bảo tính nghiêm minh của pháp luật và bảo vệ được lợi ích của Nhà nước, quyền và lợi ích hợp pháp của công dân. Để làm tốt công tác tổng kết rút kinh nghiệm trong áp dụng pháp luật về các tội xâm

phạm an toàn giao thông đường bộ, cần cập nhật thường xuyên kịp thời kết quả xét xử phúc thẩm, kết quả giám đốc kiểm tra, kết quả tái thẩm các bản án đã có hiệu lực trong toàn ngành.

Trong thời gian qua, công tác kiểm tra, giám đốc án của TAQS Trung ương và TAQS cấp quân khu và công tác tổng kết thực tiễn xét xử của Ủy ban Thẩm phán TAQS Trung ương, Ủy ban Thẩm phán TAQS cấp quân khu, vai trò tổ chức, kiểm tra của lãnh đạo TAQS có ý nghĩa rất quan trọng đối với hoạt động áp dụng pháp luật nói chung và về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong xét xử của các TAQS. Thực tiễn xét xử trong những năm qua cho thấy một trong những nguyên nhân dẫn đến các hạn chế, tồn tại là do một số mặt của hoạt động này có nơi, có lúc chưa được quan tâm thường xuyên, đúng mức và chất lượng chưa cao. Do vậy, để đảm bảo áp dụng pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong hoạt động xét xử của các TAQS, Phòng Giám đốc kiểm tra và Ủy ban Thẩm phán TAQS Trung ương; các Thẩm tra viên và Ủy ban Thẩm phán TAQS cấp quân khu; lãnh đạo TAQS các cấp cần phát huy hơn nữa vai trò trách nhiệm của mình.

Nhiệm vụ của Phòng giám đốc kiểm tra TAQS Trung ương và các Thẩm tra viên các Tòa án cấp quân khu là phát hiện kịp thời, chính xác những sai sót về áp dụng pháp luật trong xét xử của các TAQS, để đề xuất các biện pháp khắc phục kịp thời như rút kinh nghiệm hoặc kháng nghị theo thủ tục giám đốc thẩm. Để thực hiện tốt nhiệm vụ này, Phòng Giám đốc kiểm tra TAQS Trung ương và các Thẩm tra viên của TAQS cấp quân khu phải chủ động, tích cực và kịp thời kiểm tra các bản án, quyết định sơ thẩm ngay sau khi có hiệu lực pháp luật. Các TAQS cần coi trọng và thực hiện tốt công tác giải quyết đơn thư, khiếu nại liên quan đến hoạt động xét xử; trực tiếp kiểm tra công tác xét xử của các TAQS cấp dưới.

Để thực hiện tốt các giải pháp này cần phải:

Cần kiện toàn tổ chức và hoạt động của Phòng giám đốc kiểm tra TAQS Trung ương và đội ngũ Thẩm tra viên của các TAQS cấp quân khu và Ủy ban Thẩm phán TAQS các cấp đảm bảo hoàn thành chức năng, nhiệm vụ theo quy định của pháp luật.

Lựa chọn những cán bộ có phẩm chất đạo đức tốt, trình độ chuyên môn giỏi và có kinh nghiệm thực tiễn để thực hiện nhiệm vụ kiểm tra, giám đốc án và bổ nhiệm là thành viên Ủy ban Thẩm phán;

Có kế hoạch kiểm tra định kỳ và đột xuất đối với hoạt động xét xử của các TAQS cấp dưới.

Thường xuyên tổ chức hội thảo khoa học, tập huấn nghiệp vụ và nghiên cứu xây dựng các đề tài, chuyên đề về áp dụng pháp luật trong xét xử.

4.2.7. Tăng cường sự phối hợp giữa các cơ quan tiến hành tố tụng trong giải quyết các vụ án về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Đó là sự phối hợp giữa ba cơ quan, Cơ quan Điều tra, Viện kiểm sát và Tòa án trong đấu tranh phòng chống tội phạm nói chung và xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói riêng. Phạm vi và nội dung phối hợp phải kịp thời, kể từ khi có vụ án xảy ra và quá trình giải quyết vụ án trong từng giai đoạn, làm sao để Tòa án ra được bản án đúng pháp luật. Trên thực tế cho thấy, nếu ba cơ quan này phối hợp tốt với nhau thì việc điều tra, truy tố, xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ luôn được tiến hành nhanh chóng, kịp thời và chính xác phục vụ tốt nhiệm vụ chính trị trên địa bàn, hạn chế thấp nhất việc trả hồ sơ điều tra bổ sung.

Để bảo đảm nâng cao hiệu quả công tác xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, các cơ quan tiến hành tố tụng cần phải xây dựng được quy chế phối hợp giữa các cơ quan tiến hành tố tụng, nhằm tạo mối liên hệ cần thiết, bổ sung cho nhau, kịp thời khắc phục những sai sót trong hoạt động tố tụng, bảo đảm việc điều tra, truy tố và xét xử được khách quan, chính xác, nâng cao uy tín của các cơ quan tiến hành tố tụng.

4.2.8. Đẩy mạnh công tác tuyên truyền về đấu tranh phòng, chống tội phạm xâm phạm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Tăng cường công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật an toàn giao thông đường bộ, mà chủ yếu là Luật giao thông đường bộ năm 2008 cho người tham gia giao thông trên mọi phương tiện thông tin truyền thông hay thông qua các tổ chức đoàn thể.... Các cơ quan, đoàn thể, trường học, chính quyền địa phương

các cấp vận động các cá nhân, tổ chức xã hội xây dựng và thực hiện Luật giao thông đường bộ và văn hóa tham gia giao thông.

Trách nhiệm của địa phương, đoàn thể, các cấp, cơ quan... phải đưa vấn đề an toàn khi tham gia giao thông vào đánh giá thành tích thi đua của mình. Ngành Công an thông báo về đơn vị, cơ quan, trường học...các trường hợp vi phạm an toàn giao thông đường bộ để các cơ quan xử lý theo quy định. Các hộ gia đình pháp ký cam kết với chính quyền về việc chấp hành luật lệ an toàn giao thông.

Các đài phát thanh, truyền hình ở trung ương và địa phương phải tập trung tăng cường chương trình, thời lượng phát sóng, đưa tin bài tuyên truyền, vận động mọi người nghiêm chỉnh chấp hành các quy định của pháp luật về an toàn giao thông.

Chính quyền và ban an toàn giao thông các địa phương chịu trách nhiệm tuyên truyền giao thông tại các địa phương, chỉ đạo các xã, thị trấn, thôn làng làm tốt công tác này. Cán bộ, công chức cơ quan Nhà nước, tổ chức đoàn thể...có trách nhiệm tuyên truyền, giáo dục các thành viên trong gia đình chấp hành nghiêm túc các quy định của pháp luật về trật tự an toàn giao thông. Chính quyền và ban an toàn giao thông các địa phương chịu trách nhiệm tuyên truyền giao thông tại các địa phương chỉ đạo các xã, thị trấn, thôn làng tập trung tuyên truyền các loại vi phạm phổ biến như: người điều khiển phương tiện là ô tô, xe mô tô tham gia giao thông thì phải có giấy phép lái xe; khi điều khiển xe mô tô, xe gắn máy phải có mũ bảo hiểm; học sinh không đủ tuổi vẫn điều khiển xe mô tô, xe gắn máy; uống rượu bia thì không được điều khiển phương tiện giao thông; lấn chiếm lòng, lề đường, vỉa hè, hành lang bảo vệ công trình giao thông; đua xe, lạng lách, đánh võng....

Các trường học đưa việc giảng dạy Luật giao thông đường bộ vào chương trình chính khóa ở tất cả các cấp học theo quy định của Bộ Giáo dục và đào tạo. Xây dựng cho học sinh từ cấp Tiểu học có được ý thức tự giác chấp hành luật giao thông, các kỹ năng khi tham gia giao thông trên đường.

4.2.9. Nâng cao phẩm chất đạo đức, năng lực trình độ chuyên môn của Thẩm phán và Thẩm tra viên

Việc nâng cao chất lượng của đội ngũ Thẩm phán nói chung và Thẩm phán của TAQS trong giai đoạn hiện nay là một đòi hỏi cấp bách xuất phát từ thực tiễn và yêu cầu của công cuộc cải cách tư pháp.

Trung thành với Tổ quốc, có phẩm chất đạo đức tốt; liêm khiết, trung thực, có tri thức tổng hợp về cuộc sống; có trình độ về pháp lý, năng lực xét xử, ý thức gương mẫu chấp hành pháp luật và tinh thần kiên quyết bảo vệ công lý là tiêu chuẩn cần phải có ở người Thẩm phán. Đây vừa là yêu cầu và mục tiêu thường xuyên, lâu dài nhằm xây dựng đội ngũ Thẩm phán đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ mà Đảng và Nhà nước giao cho.

Lãnh đạo các TAQS phải thực hiện tốt quy chế tuyển chọn, đào tạo và sử dụng cán bộ ngành TAQS đảm bảo đúng các tiêu chuẩn theo quy định của Luật tổ chức Tòa án nhân dân. Việc tái bổ nhiệm Thẩm phán phải căn cứ vào chất lượng hoàn thành nhiệm vụ của Thẩm phán trong nhiệm kỳ, kiên quyết không đề nghị tái bổ nhiệm những người hoàn thành nhiệm vụ ở mức độ thấp.

Cùng với việc bổ nhiệm, tái nhiệm Thẩm phán, phải có kế hoạch, hình thức và biện pháp đào tạo, bồi dưỡng toàn diện đội ngũ cán bộ ngành TAQS; có quy hoạch khoa học, hợp lý về sử dụng đội ngũ Thẩm phán để không bị hẫng hụt, lựa chọn các Thẩm phán xuất sắc ở TAQS cấp dưới để bổ nhiệm Thẩm phán ở Tòa cấp trên; thực hiện tốt việc luân chuyển cán bộ, nhất là đối với các Thẩm phán giữ vị trí lãnh đạo.

Tiến hành các hình thức, biện pháp về đào tạo, bồi dưỡng về mọi mặt để nâng cao trình độ năng lực cho đội ngũ Thẩm phán, đào tạo toàn diện không chỉ kiến thức pháp lý mà cả kiến thức khác như chính trị, triết học, các khoa học xã hội khác phục vụ cho xét xử, như: Tích cực liên hệ với các trường đào tạo chuyên ngành trong và ngoài quân đội để cử cán bộ đi học: Trường Đại học Luật Hà Nội, Học viện Đào tạo các chức danh tư pháp, Học viện Chính trị - Hành chính Quốc gia Hồ Chí Minh, Học viện Chính trị quân sự, Học viện Khoa học Xã hội,...; Tổ chức Hội nghị tập huấn chuyên ngành giúp Thẩm phán nắm vững các văn bản pháp luật và hướng dẫn áp dụng pháp luật.

Các tổ chức đảng ở các TAQS cần phải hết sức coi trọng công tác giáo dục chính trị tư tưởng; thường xuyên giáo dục chủ nghĩa Mác - Lênin, tư tưởng

Hồ Chí Minh, quán triệt quan điểm, đường lối của Đảng, chủ trương, chính sách của Nhà nước.

Lãnh đạo các TAQS và cơ quan có thẩm quyền phải chú trọng thường xuyên và chặt chẽ công tác quản lý Thẩm phán. Thường xuyên theo định kỳ rà soát, đánh giá các hoạt động của từng Thẩm phán làm cơ sở đánh giá chất lượng phân loại Thẩm phán và để từ đó có hướng đào tạo, bồi dưỡng cho họ làm tốt hơn. Phát hiện và xử lý kịp thời, nghiêm minh những trường hợp có biểu hiện lệch lạc, vi phạm đạo đức nghề nghiệp,...

Theo quy định của Luật tổ chức TAND, Ủy ban thẩm phán TAQS Trung ương và Quân khu và tương đương có nhiệm vụ quyền hạn như: Tổng kết kinh nghiệm xét xử; Giám đốc thẩm, tái thẩm những vụ án hình sự mà bản án, quyết định đã có hiệu lực pháp luật của các TAQS cấp dưới bị kháng nghị hay bảo đảm việc áp dụng thống nhất pháp luật tại TAQS cấp mình và các TAQS cấp dưới.

Với các quy định này, nhiệm vụ của Ủy ban thẩm phán TAQS Trung ương và Quân khu là rất quan trọng. Để giúp việc cho Ủy ban thẩm phán TAQS Trung ương và TAQS Quân khu có phòng Giám đốc kiểm tra và các Thẩm tra viên, có nhiệm vụ kiểm tra toàn bộ hồ sơ án của TAQS Quân khu và Khu vực, phát hiện những sai sót về áp dụng pháp luật nói chung và áp dụng pháp luật về xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói riêng, kịp thời rút kinh nghiệm, uốn nắn, sửa chữa những sai sót, tham mưu cho Chánh án kháng nghị những bản án hình sự đã có hiệu lực pháp luật xét xử về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ không đúng pháp luật để Ủy ban thẩm phán xem xét lại theo trình tự giám đốc thẩm.

Để nâng hiệu quả áp dụng các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ không những cần nâng cao trình độ cho Thẩm phán, việc nâng cao trình độ cho Thẩm tra viên cũng rất cần thiết, bởi vì, những Thẩm tra viên có năng lực, có bản lĩnh chính trị vững vàng, trình độ chuyên môn giỏi, phẩm chất đạo đức tốt sẽ giúp cho công tác kiểm tra việc áp dụng các tội xâm phạm an toàn giao

thông đường bộ được tốt hơn, phát hiện được kịp thời những sai sót từ đó giúp cho công tác tổng kết rút kinh nghiệm đạt hiệu quả cao hơn.

4.2.10. Nâng cao phẩm chất đạo đức, năng lực và trình độ chuyên môn của Hội thẩm quân nhân

Theo nguyên tắc được quy định trong Điều 103 Hiến pháp năm 2013, việc xét xử sơ thẩm của TAND có HTND tham gia. Tại Điều 84 Luật tổ chức TAND thì Hội thẩm TAND gồm HTND và HTQN, HTQN thực hiện nhiệm vụ xét xử những vụ án thuộc thẩm quyền xét xử của TAQS. Với tầm quan trọng như vậy, chế định Hội thẩm cần được hoàn thiện để khắc phục những bất cập, giảm thiểu những ảnh hưởng không tốt đến chất lượng xét xử của các Tòa án. Trong thực tiễn xét xử của các TAQS cho thấy trình độ của HTQN chưa tương xứng với nhiệm vụ được giao để thực hiện ngang quyền với Thẩm phán. Tỷ lệ HTQN chiếm đa số trong HĐXX nhưng chế độ trách nhiệm không rõ ràng, chính vì vậy sự tham gia của họ mang nặng tính hình thức. Một số HTQN do trình độ pháp luật còn hạn chế, y lại vào Thẩm phán hoặc có ý kiến khác với Thẩm phán nhưng không thể hiện được tính đúng đắn của việc nhận thức pháp luật.

Do tầm quan trọng của HTQN nên các cơ quan có thẩm quyền phải lựa chọn kỹ và giới thiệu những người đủ tiêu chuẩn theo quy định của pháp luật để cử làm HTQN, trong đó coi trọng tuổi đời, tuổi quân, cấp bậc, quân hàm, kiến thức về tổ chức, quân sự, kinh nghiệm trong cuộc sống. Các TAQS phải làm tốt công tác quản lý đội ngũ HTQN, thường xuyên bồi dưỡng kiến thức pháp luật và nghiệp vụ với thời gian và nội dung phù hợp thông qua các hình thức bồi dưỡng tập trung theo các chuyên đề như: nghiên cứu văn bản pháp luật, kỹ năng nghiên cứu hồ sơ vụ án... Bảo đảm các văn bản pháp luật và tài liệu cần thiết để họ cập nhật kiến thức pháp luật phục vụ công tác xét xử.

Mỗi HTQN phải nhận thức đầy đủ, đúng đắn về vị trí, vai trò của mình khi tham gia xét xử để từ đó nâng cao tinh thần trách nhiệm chính trị, có lập trường, quan điểm đúng đắn; nắm vững đường lối, chính sách của Đảng, pháp luật của Nhà nước, thận trọng, khách quan khi tham gia xét xử các vụ án.

4.2.11. Hoàn thiện mô hình tổ chức Tòa án quân sự theo hướng quản lý mọi mặt theo ngành dọc

Các TAQS là các Tòa án được tổ chức trong Quân đội nhân dân Việt Nam để xét xử những vụ án mà bị cáo là quân nhân tại ngũ và những vụ án khác theo quy định của luật. Điều 50 Luật Tổ chức TAND năm 2014 quy định về tổ chức TAQS gồm có: TAQS Trung ương, các TAQS quân khu và tương đương, các TAQS khu vực và tương đương. Theo đó, hiện nay các TAQS chịu sự quản lý về mặt chuyên môn của TANDTC và chịu sự quản lý về mặt hành chính quân sự của Bộ Quốc phòng (mà trực tiếp là các quân khu và tương đương). Điều này gây ra nhiều hạn chế trong việc tổ chức và quản lý của các TAQS, đặc biệt là trong công tác cán bộ do việc bổ nhiệm, miễn nhiệm, cách chức đối với các chức vụ trong các TAQS do Chánh án TAQS Trung ương thực hiện trừ Thẩm phán, Chánh án, Phó Chánh án (Điều 59 Luật Tổ chức TAND năm 2014). Tuy nhiên, việc tuyển chọn cán bộ vào TAQS lại do các Quân khu (và tương đương) thực hiện. Điều 7 Quy chế tuyển chọn, đào tạo, sử dụng cán bộ ngành TAQS (Ban hành kèm theo Quyết định số 1257/2000/QĐ-BQP ngày 27/6/2000 của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng) quy định về đối tượng, tiêu chuẩn và quy trình tuyển chọn, theo đó, hàng năm Chánh án TAQS Quân khu và tương đương căn cứ vào nhu cầu tổ chức biên chế và tình hình đội ngũ cán bộ của các TAQS Quân khu và tương đương để lập kế hoạch tuyển chọn, báo cáo Quân khu và tương đương (cấp Quân khu) và TAQS Trung ương để TAQS Trung ương thống nhất với Cục cán bộ về số lượng cần tuyển chọn.

Thực tế những năm gần đây việc tuyển chọn cán bộ vào các TAQS hiện là rất khó khăn. Hiện nay số lượng cán bộ làm chuyên môn tại các tòa án quân sự hiện nay nhìn chung vẫn còn thiếu, nhiều Thư ký, Thẩm phán các TAQS phải kiêm nhiệm thêm nhiều công việc khác ngoài các nhiệm vụ của Thư ký, Thẩm phán theo các quy định chung của Luật Tổ chức TAND. Có những TAQS khi xét xử phải “mượn” Thẩm phán của TAQS Quân khu khác mới đủ để thành lập Hội đồng xét xử. Mặc dù biên chế tại các TAQS còn thiếu, có nhu cầu cần tuyển thêm nhưng khi các TAQS lập kế hoạch tuyển chọn và báo cáo tới các Quân khu và tương đương đều

không thể tuyển dụng đủ số lượng cán bộ do biên chế tại các Quân khu đã đủ, thậm chí có nhiều nơi thừa cán bộ, tuy nhiên những cán bộ này lại không đủ điều kiện để tuyển chọn vào các TAQS. Cách làm này cũng khiến cho việc tổ chức, quy hoạch cán bộ tại các TAQS không được thống nhất do việc tuyển chọn cán bộ tại TAQS Quân khu nào sẽ do Quân khu đó thực hiện.

Bên cạnh đó, các TAQS do đồng thời chịu sự quản lý về mặt chuyên môn của TANDTC và chịu sự quản lý về mặt hành chính, quân sự, của các Quân khu và tương đương, nên khi xét xử, các Thẩm phán TAQS phải chịu nhiều áp lực từ nhiều phía, dễ gây ảnh hưởng tới nguyên tắc độc lập và chỉ tuân theo pháp luật khi xét xử.

Vì vậy, để khắc phục những hạn chế nêu trên, tác giả cho rằng cần xây dựng mô hình tổ chức của các TAQS theo hướng: ở cấp cao nhất là TAQS Trung ương, về chuyên môn nghiệp vụ thì TAQS Trung ương chịu sự chỉ đạo của TANDTC, công tác Đảng và hành chính quân sự (chính quyền) thì trực thuộc Bộ Quốc phòng; dưới TAQS Trung ương là các TAQS cấp Quân khu, TAQS Trung ương sẽ chỉ đạo, quản lý về mọi mặt các TAQS cấp Quân khu như chuyên môn, nghiệp vụ, sự lãnh đạo của đảng và chính quyền...; dưới các TAQS cấp Quân khu là các TAQS khu vực, các TAQS cấp khu vực chịu sự chỉ đạo, quản lý về mọi mặt của TAQS Quân khu. Điều này có nghĩa mỗi TAQS là một đơn vị Quân đội độc lập được thành lập từ cấp cơ sở đến Trung ương và cấp dưới chịu sự lãnh đạo về mọi mặt của cấp trên.

Hiện nay, thì TAQS Trung ương đang chịu sự chỉ đạo về chuyên môn, nghiệp vụ của TANDTC, về Đảng và chính quyền thì chịu sự chỉ đạo của Tổng cục Chính trị, Bộ Quốc phòng; Các TAQS cấp Quân khu thì chịu sự chỉ đạo về chuyên môn, nghiệp vụ của TANDTC và TAQS Trung ương, còn về Đảng và chính quyền thì chịu sự chỉ đạo của các Quân khu; các TAQS khu vực thì chịu sự chỉ đạo về chuyên môn, nghiệp vụ của TANDTC, TAQS Trung ương, TAQS Quân khu, về Đảng và chính quyền thì chịu sự chỉ đạo của các Quân khu và tương đương.

Việc thành lập theo mô hình này, TAQS Trung ương sẽ trực tiếp được thực hiện việc tuyển dụng, luân chuyển, điều động, biệt phái cán bộ trong TAQS theo nhu cầu và biên chế đã được thống nhất giữa TANDTC và Bộ Quốc phòng, tránh được sự tác động không mong muốn về yếu tố hành chính quân sự trong hoạt động xét xử .

4.2.12. Nghiên cứu kiến nghị thành lập Tòa chuyên trách xét xử và giải quyết các vụ việc liên quan đến an toàn giao thông

Như đã phân tích ở phần thực trạng, tình hình các vụ án về an toàn giao thông luôn chiếm số rất lớn trong tổng số các vụ án được Tòa án xét xử hàng năm. Trong tiến trình cải cách tư pháp hiện nay, việc cơ cấu tổ chức TAND theo loại quan hệ xã hội, loại vụ việc và chuyên môn hóa đội ngũ Thẩm phán là rất cần thiết nhằm nâng cao hiệu quả của công tác xét xử và giải quyết án. Việc phân hóa xét xử theo các Tòa chuyên trách gồm Tòa Hình sự, Tòa Dân sự, Tòa Kinh tế, Tòa Lao động, Tòa Hành chính như hiện nay chưa thực sự đáp ứng được các yêu cầu của thực tiễn. Mỗi Thẩm phán phải giải quyết các vụ việc thuộc nhiều lĩnh vực khác nhau khiến cho chất lượng xét xử chưa thực sự cao.

Bên cạnh đó, số lượng các vụ vi phạm giao thông bị xử phạt vi phạm hành chính hàng năm cũng là rất lớn và luôn có xu hướng gia tăng qua các năm. Tác giả cho rằng một trong những nguyên nhân chính của thực trạng này đó là do nhận thức về pháp luật của người dân còn hạn chế và các quyết định xử phạt vi phạm hành chính dường như chưa đủ sức răn đe đối với các hành vi vi phạm giao thông hiện nay. Vì vậy, cần thiết phải có những biện pháp mới để xử lý đối với những hành vi vi phạm an toàn giao thông mà chưa đến mức truy cứu trách nhiệm hình sự nhằm đưa ra những phán quyết buộc người vi phạm phải chấp hành.

Ngày 04/7/2017, tại Hội nghị trực tuyến toàn quốc Sơ kết công tác an toàn giao thông 6 tháng đầu năm, Phó Thủ tướng Thường trực Trương Hòa Bình đã có ý kiến chỉ đạo giao các bộ ngành nghiên cứu kiến nghị thành lập Tòa chuyên xét xử về các vụ việc có liên quan đến an toàn giao thông như Tòa vi cảnh để có phán quyết buộc người dân phải chấp hành.

Qua nghiên cứu, tác giả thấy rằng, Tòa Giao thông không phải là “Tòa án đặc biệt” cũng như không phải được thành lập thành một hệ thống Tòa án độc lập. Mục tiêu chủ yếu của việc thành lập Tòa này là để chuyên xét xử các vụ án và giải quyết các vụ việc về trật tự, an toàn giao thông. Vì vậy, xét về bản chất, đây là loại Tòa chuyên trách nằm trong hệ thống TAND. Do đó, việc thành lập Tòa này phải gắn với việc tổ chức hệ thống TAND theo tinh thần cải cách tư pháp; cụ thể như sau:

TAND huyện, quận, thị xã, thành phố thuộc tỉnh và tương đương hay ở TAQS khu vực (gọi chung là Tòa án cấp huyện): tùy theo số lượng các loại vụ việc mà Tòa án phải giải quyết và đội ngũ Thẩm phán, công chức, TAND cấp huyện ở những nơi có đủ điều kiện (nếu được thành lập) sẽ thành lập Tòa Giao thông là một Tòa chuyên trách trong Tòa án cấp huyện huyện.

TAND tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương hay ở TAQS quân khu (gọi chung là Tòa án cấp tỉnh): xét xử sơ thẩm, phúc thẩm các vụ án theo quy định của pháp luật tố tụng. Tùy theo số lượng các loại vụ việc mà Tòa án phải giải quyết và đội ngũ Thẩm phán, công chức, có thể thành lập thêm Tòa Giao thông để xem xét, giải quyết theo thủ tục sơ thẩm và phúc thẩm các vụ việc theo thẩm quyền.

TAND cấp cao, TAQS Trung ương sẽ có thẩm quyền xét xử phúc thẩm các bản án, quyết định sơ thẩm của TAND cấp tỉnh bị kháng cáo, kháng nghị; giám đốc thẩm, tái thẩm các bản án, quyết định của Tòa án cấp tỉnh đã có hiệu lực pháp luật nhưng bị kháng nghị. Để thực hiện các thẩm quyền này, trong cơ cấu tổ chức của TAND cấp cao sẽ có các Tòa chuyên trách và các Tòa phúc thẩm, trong đó sẽ thành lập Tòa chuyên trách giao thông.

TANDTC nếu đổi mới tổ chức và hoạt động theo tinh thần Nghị quyết số 49-NQ/TW, Kết luận số 79-KL/TW của Bộ Chính trị, Hiến pháp năm 2013 và Luật Tổ chức TAND năm 2014 thì số lượng Thẩm phán TANDTC chỉ còn từ 13- 17 người, là những chuyên gia đầu ngành về pháp luật, có kinh nghiệm xét xử và có uy tín cao trong xã hội. Do Thẩm phán TANDTC có số lượng hạn chế như trên nên không tổ chức các Tòa chuyên trách ở TANDTC như hiện nay mà cần đổi mới các cơ quan xét xử của TANDTC theo hướng hình thành các Hội

đồng giám đốc thẩm, tái thẩm. Theo đó, cần có các Thẩm phán chuyên trách về lĩnh vực giao thông để tham gia Hội đồng giám đốc thẩm, tái thẩm các vụ án.

Về thẩm quyền: Việc xác định hợp lý thẩm quyền của Tòa Giao thông là rất cần thiết, bảo đảm cho Tòa hoạt động có hiệu quả theo đúng mục tiêu đề ra. Xuất phát từ vị trí, vai trò của TAND được quy định trong Hiến pháp và Luật tổ chức TAND, thì thẩm quyền của Tòa Giao thông là xét xử các vụ án và giải quyết các vụ việc có liên quan đến lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 4

Bảo vệ tính mạng, sức khỏe, tài sản của mọi công dân là nhiệm vụ đặt ra đối với BLHS. Đứng trước thực tế cùng với sự phát triển nhanh chóng của các phương tiện tham gia giao thông đường bộ đã làm phát sinh các mặt trái, đó chính là các hành vi gây ra các vụ tai nạn giao thông gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe, tài sản của Nhà nước và nhân dân. Để ngăn chặn, tiến tới đẩy lùi tai nạn giao thông đường bộ, nhiệm vụ đặt ra đối với pháp luật hình sự là phải quy định các hành vi vi phạm về an toàn giao thông đường bộ nào là tội phạm và quy định đó có phù hợp với đòi hỏi thực tiễn không.

Qua nghiên cứu các yêu cầu, đường lối xử lý các tội xâm phạm an giao thông đường bộ và hoạt động xét xử loại tội phạm này tại các TAQS cho thấy việc áp dụng các yêu cầu, đường lối xử lý về các tội xâm phạm an giao thông đường bộ vào thực tiễn vẫn còn có điểm chưa tốt, nó làm ảnh hưởng nhất định đến hoạt động áp dụng pháp luật trong thực tiễn và cần được hiểu và vận dụng trên thực tế được tốt hơn.

Việc hoàn thiện và nâng cao hiệu quả áp dụng các quy định của pháp luật hình sự về tội xâm phạm an giao thông đường bộ là yêu cầu tất yếu khách quan đáp ứng yêu cầu bảo vệ tính mạng, sức khỏe, tài sản của mọi người khi tham gia giao thông, duy trì trật tự an toàn xã hội. Do đó, trong chương 4 đã đưa ra một số giải pháp nhằm bảo đảm áp dụng pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ và các giải pháp này nó cũng có ý nghĩa quan trọng trong việc ngăn chặn tiến tới đẩy lùi loại tội phạm này.

KẾT LUẬN

Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là một nội dung nghiên cứu quan trọng không chỉ ở trong nước mà còn ở nhiều quốc gia trên thế giới. Tuy nhiên, các công trình nghiên cứu mới chỉ đề cập đến nhóm tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng và trật tự công cộng nói chung hoặc đi vào nghiên cứu các tội cụ thể của nhóm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ... mà chưa có công trình nào đi vào nghiên cứu một cách tổng thể, hệ thống và sâu sắc về nhóm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, đặc biệt là kể từ khi BLHS năm 2015 và BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 có hiệu lực thi hành với nhiều sửa đổi, bổ sung đối với các hành vi trong cấu thành tội phạm cũng như hình phạt của nhóm tội này.

Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là những hành vi nguy hiểm cho xã hội, được quy định trong BLHS, do người có năng lực trách nhiệm hình sự thực hiện một cách có lỗi, xâm phạm đến an toàn giao thông đường bộ, gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác. Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được thể hiện ở năm dấu hiệu pháp lý đặc trưng. Ngoài những đặc trưng chung, các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các TAQS nó cũng có những đặc điểm riêng mang tính đặc thù.

Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là các tội phạm có tính lịch sử. Từ sau cách mạng tháng tám năm 1945, Nhà nước ta đã ban hành một số văn bản pháp luật hình sự quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông. Trải qua các giai đoạn lịch sử khác nhau, những quy định của pháp luật hình sự Việt Nam về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ đã ngày càng được hoàn thiện hơn, đáp ứng được các yêu cầu về cải cách tư pháp và những đòi hỏi của thực tiễn, đặc biệt là trong giai đoạn hiện nay khi các tội phạm này đang có xu hướng gia tăng, đe dọa tính mạng, sức khỏe, tài sản của công dân. Tại BLHS năm 2015 và BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017, các tội về an toàn giao thông đường bộ được quy định từ Điều 260 đến Điều 266 với nhiều sửa đổi, bổ sung mới phù hợp trong cấu thành tội phạm cũng như hình phạt.

Thực tiễn xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ tại các TAQS trong thời gian qua cho thấy chất lượng xét xử của TAQS các cấp nhìn chung đã được đảm bảo và đạt được những kết quả đáng khích lệ. Tuy nhiên, việc áp dụng pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ tại các TAQS còn có một số sai sót, hạn chế nhất định như: định tội danh chưa chính xác hoặc định khung hình phạt chưa phù hợp; đánh giá chứng cứ để chứng minh tội phạm, xác định người tham gia tổ tụng chưa đầy đủ; quyết định mức bồi thường chưa tương xứng với mức độ thiệt hại do bị cáo gây ra; áp dụng tình tiết tăng nặng, giảm nhẹ trách nhiệm hình sự, áp dụng Điều 47 BLHS năm 1999, Điều 54 BLHS năm 2015 và BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 để quyết định hình phạt, quyết định cho hưởng án treo trong một số trường hợp chưa chính xác... gây ảnh hưởng không nhỏ tới kết quả xét xử. Những sai sót, hạn chế xuất phát từ cả nguyên nhân khách quan lẫn nguyên nhân chủ quan, đó là các quy định của pháp luật còn chưa phù hợp với thực tiễn, sự nhận thức và vận dụng các quy định của pháp luật chưa được thống nhất dẫn đến việc áp dụng các quy định của pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ đôi lúc còn tùy tiện, chưa có tác giáo dục phòng ngừa tội phạm.

Hoàn thiện và nâng cao hiệu quả áp dụng các quy định của pháp luật hình sự về tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là yêu cầu tất yếu khách quan đáp ứng yêu cầu bảo vệ tính mạng, sức khỏe, tài sản của mọi người khi tham gia giao thông, duy trì trật tự an toàn xã hội. Vì vậy, luận án đã đưa ra các giải pháp hoàn thiện các quy định của BLHS cũng như các quy định về nhóm tội này và các giải pháp bảo đảm cho việc áp dụng đúng các quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trên thực tiễn. Từ đó, nâng cao hiệu quả công tác xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của TAND nói chung và trong hoạt động xét xử tại các TAQS ở Việt Nam nói riêng.

DANH SÁCH CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA TÁC GIẢ ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN

1. Hoàng Đạt Nam, *Áp dụng tình tiết giảm nhẹ để cho hưởng án treo và quan điểm về tình tiết giảm nhẹ “ghép” tại điểm b khoản 1 Điều 46 Bộ luật hình sự*, Tạp chí nhân lực khoa học xã hội, số 3/2013.

2. Hoàng Đạt Nam, *Những thiệt hại được xác định để áp dụng trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng. Một số bất cập và hướng hoàn thiện*, Tạp chí nhân lực khoa học xã hội, số 3/2014.

3. Hoàng Đạt Nam, *Phân biệt tư cách tham gia tố tụng của Người bị hại và Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan đến vụ án. Một số bất cập và hướng hoàn thiện*, Tạp chí nhân lực khoa học xã hội, số 8/2015.

4. Hoàng Đạt Nam, *Một số vấn đề về quyết định tạm giam và thời hạn tạm giam trong trường hợp hội đồng xét xử yêu cầu điều tra bổ sung tại phiên tòa*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 20/2017.

5. Hoàng Đạt Nam, *Tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của một số nước và kinh nghiệm tham khảo cho Việt Nam*, Tạp chí nhân lực khoa học xã hội, số 01/2018.

6. Hoàng Đạt Nam, *Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong bộ luật hình sự năm 2015 và bộ luật hình sự sửa đổi, bổ sung năm 2017 và một số kiến nghị*, Tạp chí khoa học Viện Đại học Mở Hà Nội, số 02/2018.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

TÀI LIỆU TRONG NƯỚC

1. Bộ Tư pháp (1957), *Tập luật lệ tư pháp*, Hà Nội.
2. Bộ Tư pháp (2014), *Sổ chuyên đề Luật hình sự một số nước trên thế giới*, Hà Nội.
3. Bộ giao thông vận tải (2009), *Thông tư số 13 ngày 17/7 quy định về tốc độ và khoảng cách của xe cơ giới xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ*, Hà Nội.
4. Bộ Giao thông vận tải (2013), *Quyết định số 620/QĐ- BGTVT ngày 14/3/2013 về Ban hành chương trình hành động của Bộ Giao thông vận tải thực hiện Chỉ thị số 18- CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban chấp hành Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ*, Hà Nội.
5. Bộ giao thông vận tải (2014), *Thông tư số 33 ngày 08/8 quy định về giám định tư pháp trong lĩnh vực giao thông vận tải*, Hà Nội.
6. Bộ giao thông vận tải (2015), *Thông tư số 91 ngày 31/12 quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ*, Hà Nội.
7. Bộ Công an- Bộ Quốc phòng- Bộ Tư pháp- Tòa án nhân dân Tối cao - Viện kiểm sát nhân dân Tối cao (2013), *Thông tư liên tịch số 09 ngày 28/8 hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIX của Bộ luật hình sự về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông*, Hà Nội.
8. Bộ luật hình sự nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 1985, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
9. Bộ luật hình sự nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 1988, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
10. Bộ luật hình sự nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 1999, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.

11. Bộ luật tố tụng hình sự nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 2003, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
12. Bộ luật dân sự nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 2005, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
13. Bộ luật hình sự nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (sửa đổi bổ sung) năm 2009, Nxb Tài chính, Hà Nội.
14. Bộ luật dân sự nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 2015, Nxb Chính trị quốc gia sự thật, Hà Nội.
15. Bộ luật tố tụng hình sự nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 2015, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
16. Bộ luật hình sự nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 2015, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
17. Bộ luật hình sự nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017, Nxb Chính trị quốc gia sự thật, Hà Nội.
18. Chính phủ (1955) Thông tư số 442/TTG ngày 19/1 của Thủ tướng Chính phủ về việc trừng trị một số tội phạm: *Tập hệ thống hóa Luật lệ về hình sự 1975*, Hà Nội.
19. Chính phủ (1955), Thông tư số 556/TTG ngày 29/6 bổ khuyết Thông tư số 442/TTG ngày 19/01/1955 về việc trừng trị một số tội phạm: *Tập hệ thống hóa Luật lệ về hình sự 1975*, Hà Nội.
20. Chính phủ (2013), *Nghị quyết số 30/2013/NQ- CP ngày 01/3 về chương trình hành động của Chính phủ thực hiện chỉ thị số 18- CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban chấp hành Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ*, Hà Nội.
21. Chính phủ (2013), *Chỉ thị số 12/CT- TTG ngày 23/6 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường thực hiện các giải pháp cấp bách nhằm ngăn chặn tai nạn giao thông nghiêm trọng trong hoạt động vận tải*, Hà Nội.
22. Lê Văn Cẩm (2000), *Các nghiên cứu chuyên khảo về Phần chung Luật hình sự*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.

23. Lê Văn Cẩm, Trịnh Quốc Toàn (2004), *Định tội danh: Lý luận, hướng dẫn mẫu và hệ thống 350 bài tập thực hành*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.
24. Lê Văn Cẩm, Trịnh Quốc Toàn (2005), *Sách chuyên khảo sau đại học: Những vấn đề cơ bản trong khoa học Luật hình sự (Phần chung)*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.
25. Cao Việt Cường (2014), *Một số kiến nghị nhằm hoàn thiện quy định tại Điều 202 BLHS 1999 tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 4, Hà Nội.
26. Lê Thị Thu Dung (2016), *Đấu tranh phòng, chống tình hình tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn Thành phố Hải Phòng*, Luận án tiến sĩ luật học, Học viện khoa học xã hội.
27. Đảng Cộng sản Việt Nam (2002), *Nghị quyết số 08- NQ/TW ngày 02/01 của Bộ Chính trị về một số nhiệm vụ trọng tâm công tác tư pháp trong thời gian tới*, Hà Nội.
28. Đảng Cộng sản Việt Nam (2003), *Chỉ thị số 22- CT/TW ngày 24/02 của Ban bí thư Trung ương về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ*, Hà Nội.
29. Đảng Cộng sản Việt Nam (2005), *Nghị quyết số 48-NQ/TW ngày 25/5 của Bộ Chính trị về chiến lược xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam đến năm 2010, định hướng đến năm 2020*, Hà Nội.
30. Đảng Cộng sản Việt Nam (2005), *Nghị quyết số 49- NQ/TW ngày 02/6 của Bộ Chính trị về chiến lược cải cách tư pháp đến năm 2020*, Hà Nội.
31. Đảng cộng sản Việt Nam (2011), *Văn kiện Hội nghị Đại biểu toàn quốc lần thứ XI năm 2011*, Hà Nội.
32. Đảng Cộng sản Việt Nam (2012), *Chỉ thị số 18- CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ*, Hà Nội.

33. Điều lệ trật tự an toàn giao thông vận tải đường bộ (ban hành kèm theo Quyết định liên bộ số 176 – QĐ/LBGTVT – NV ngày 09/12/1989 của Bộ giao thông vận tải và Bộ nội vụ).
34. Điều lệ trật tự an toàn giao thông đường bộ và trật tự an toàn giao thông đô thị (ban hành kèm theo Nghị định số 36/2001/NĐ-CP ngày 10/7/2001 của Chính phủ).
35. Trần Văn Độ (1994), *Chương 6- “Tội phạm và cấu thành tội phạm”*, Trong sách: *Tội phạm học, Luật hình sự và Tổ tụng hình sự Việt Nam*, do Đào Trí Úc chủ biên, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội;
36. Nguyễn Văn Hạnh (1996), *Tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải và đấu tranh phòng, chống vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải trong quân đội*, Luận văn thạc sĩ luật học, Trường Đại học Luật Hà Nội.
37. Huỳnh Quốc Hùng (2007), *Một số vấn đề về định tội và định khung tăng nặng trong các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 9, Hà Nội.
38. Trần Minh Hưởng (2002), *Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng, trật tự quản lý hành chính*, Nxb Văn hóa Dân tộc, Hà Nội;
39. Trần Minh Hưởng (2010), “Chương XIX- Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng”, Trong sách: *Tìm hiểu Bộ luật hình sự nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và những văn bản hướng dẫn thi hành*, Nxb Lao động, Hà Nội.
40. Trần Thị Hiền (2011) *Bộ luật hình sự Nhật Bản*, Nxb Từ điển Bách khoa, Hà Nội.
41. Trình Minh Hùng (2013), *Xác định lỗi như thế nào để xét xử cho đúng*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 12, Hà Nội.
42. An Văn Khoái (2010), *Những bất cập trong quy định về bồi thường thiệt hại do tính mạng bị xâm hại*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 23, Hà Nội.
43. Luật giao thông đường bộ năm 2008, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.

44. Luật Tổ chức Tòa án nhân dân năm 2014, Nxb Chính trị quốc gia sự thật, Hà Nội.
45. Lê Văn Luật (2005), *Xác định lỗi trong các vụ án tai nạn giao thông*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 6, Hà Nội.
46. Trần Văn Luyện, Phùng Thế Vắc, Lê văn Thu, Nguyễn Mai Bộ, Phạm Thanh Bình, Nguyễn Ngọc Hà, Phạm Thị Thu (2018), *Bình Luận khoa học Bộ luật hình sự năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017- Phần các tội phạm*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội;
47. Nguyễn Đức Mai (2009), *Một số vướng mắc trong thực tiễn giải quyết các vụ án về trật tự an toàn giao thông đường bộ*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 22, Hà Nội.
48. Hoàng Đạt Nam (2014), *Những thiệt hại được xác định để áp dụng trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng. Một số bất cập và hướng hoàn thiện*, Tạp chí nhân lực khoa học xã hội, số 3, Hà Nội.
49. Cao Thị Oanh, Lê Đăng Doanh (2015), *Bình Luận khoa học Bộ luật hình sự năm 2015*, Nxb Lao động, Hà Nội.
50. Bùi Kiến Quốc (2001), *Các biện pháp đấu tranh phòng, chống tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ở Thủ đô Hà Nội*, Luận án tiến sĩ luật học, Trường Đại học Luật Hà Nội.
51. Đinh Văn Quế (1999), *Bình luận khoa học Bộ luật hình sự- Các tội xâm phạm các quy định về an toàn giao thông, Tập VII*, Nxb thành phố Hồ Chí Minh.
52. Đinh Văn Quế (2005), *Bình luận khoa học chuyên sâu Bộ luật hình sự- phần các tội phạm, Tập VII- Các tội xâm phạm quy định về an toàn giao thông*, Nxb thành phố Hồ Chí Minh.
53. Đinh Văn Quế (2009), *Một số ý kiến về khoản tiền bù đắp về tinh thần do bị xâm phạm về tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm, uy tín quy định tại bộ luật dân sự*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 20, Hà Nội.
54. Phạm Thái Quý (2008), *Những trở trở từ thực tiễn xét xử các vụ án về tai nạn giao thông đường bộ*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 22, Hà Nội.

55. Quy định của Chính phủ về đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ - đô thị, đường sắt, đường thủy và xử lý hành chính (1998), Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
56. Quốc hội (2002), *Pháp lệnh tổ chức Tòa án quân sự*, Nxb Quân đội nhân dân, Hà Nội.
57. Quốc hội (2013), *Hiến pháp*, Hà Nội.
58. Hồ Sỹ Sơn (2010), *Nguyên tắc nhân đạo trong Luật hình sự Việt Nam*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
59. Thông tư liên ngành số 02/TTLN ngày 07 tháng 01 năm 1995 của Tòa án nhân dân tối cao, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Bộ nội vụ hướng dẫn áp dụng Điều 186, 188 Bộ luật hình sự năm 1985.
60. Trường Đại học Luật Hà Nội (1999), *"Tư điển giải thích thuật ngữ luật học"*, Tập *Luật hình sự và tố tụng hình sự*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
61. Trường Đại học Luật Hà Nội (2005), *Giáo trình Luật hình sự Việt Nam, Tập 1*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
62. Trường Đại học Luật Hà Nội (2010), *Giáo trình Luật hình sự Việt Nam, Tập 1*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
63. Trường Đại học Luật Hà Nội (1997), *Luật hình sự Việt Nam - Những vấn đề lý luận và thực tiễn*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
64. Trường Đại học Luật Hà Nội (2011), *Bộ luật hình sự Liên bang Nga*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
65. Trường Đại học Luật Hà Nội (2010), *Bộ luật hình sự Liên bang Đức*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
66. Tòa án nhân dân Tối cao (1976), *Tập hệ thống hóa luật lệ về hình sự*, Hà Nội.
67. Tòa án nhân dân Tối cao (1979), *Tập hệ thống hóa luật lệ về hình sự*, Hà Nội.
68. Tòa án nhân dân Tối cao (1990), *Các văn bản về hình sự, dân sự và tố tụng*, Hà Nội.
69. Tòa án nhân dân Tối cao (1995), *Các văn bản về hình sự, dân sự và tố tụng*, Hà Nội.

70. Tòa án nhân dân Tối cao (1998), *Các văn bản về hình sự, dân sự và tố tụng*, Hà Nội.
71. Tòa án nhân dân Tối cao (1986), *Nghị quyết số 04 ngày 29/11 của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân Tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định trong “phần các tội phạm” của BLHS năm 1986*, Hà Nội.
72. Tòa án nhân dân Tối cao (2006), *Nghị quyết số 03 ngày 08/7 của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân Tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật Dân sự năm 2005 về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng*, Hà Nội.
73. Tòa án nhân dân Tối cao (2002), *Công văn số 81 ngày 10/6 về việc giải đáp các vấn đề về nghiệp vụ*, Hà Nội.
74. Tòa án nhân dân Tối cao (2017), *Thông tin khoa học xét xử 2017, chuyên đề về Bộ luật hình sự*, Nxb Thanh niên, Hà Nội.
75. Tòa án quân sự Trung ương (2009), *Hệ thống hóa các hướng dẫn của Ủy ban thẩm phán Tòa án quân sự Trung ương (2000- 2008)*, Nxb Quân đội nhân dân, Hà Nội.
76. Tòa án quân sự Trung ương (2008), *Thông báo kiểm tra án*, Hà Nội.
77. Tòa án quân sự Trung ương (2009), *Thông báo kiểm tra án*, Hà Nội.
78. Tòa án quân sự Trung ương (2010), *Thông báo kiểm tra án*, Hà Nội.
79. Tòa án quân sự Trung ương (2011), *Thông báo kiểm tra án*, Hà Nội.
80. Tòa án quân sự Trung ương (2012), *Thông báo kiểm tra án*, Hà Nội.
81. Tòa án quân sự Trung ương (2013), *Thông báo kiểm tra án*, Hà Nội.
82. Tòa án quân sự Trung ương (2014), *Thông báo kiểm tra án*, Hà Nội.
83. Tòa án quân sự Trung ương (2015), *Thông báo kiểm tra án*, Hà Nội.
84. Tòa án quân sự Trung ương (2016), *Thông báo kiểm tra án*, Hà Nội.
85. Tòa án quân sự Trung ương (2017), *Thông báo kiểm tra án*, Hà Nội.
86. Tòa án quân sự Trung ương (2008), *Thống kê hình sự của ngành Tòa án quân sự*, Hà Nội.
87. Tòa án quân sự Trung ương (2009), *Thống kê hình sự của ngành Tòa án quân sự*, Hà Nội.

88. Tòa án quân sự Trung ương (2010), *Thống kê hình sự của ngành Tòa án quân sự*, Hà Nội.
89. Tòa án quân sự Trung ương (2011), *Thống kê hình sự của ngành Tòa án quân sự*, Hà Nội.
90. Tòa án quân sự Trung ương (2012), *Thống kê hình sự của ngành Tòa án quân sự*, Hà Nội.
91. Tòa án quân sự Trung ương (2013), *Thống kê hình sự của ngành Tòa án quân sự*, Hà Nội.
92. Tòa án quân sự Trung ương (2014), *Thống kê hình sự của ngành Tòa án quân sự*, Hà Nội.
93. Tòa án quân sự Trung ương (2015), *Thống kê hình sự của ngành Tòa án quân sự*, Hà Nội.
94. Tòa án quân sự Trung ương (2016), *Thống kê hình sự của ngành Tòa án quân sự*, Hà Nội.
95. Tòa án quân sự Trung ương (2017), *Thống kê hình sự của ngành Tòa án quân sự*, Hà Nội.
96. Phạm Văn Tỉnh (1994), *Tình trạng người phạm tội ở nước ta hiện nay và vấn đề tuyên truyền, giáo dục pháp luật*, Tạp chí Công an nhân dân, số 10, Hà Nội.
97. Phạm Văn Tỉnh (1996), *Cơ chế hành vi phạm tội – cơ sở để xác định nguyên nhân và biện pháp phòng ngừa tội phạm (tiếp theo số 1 năm 1996)*, Tạp chí Kiểm sát, số 03, Hà Nội.
98. Ngô Ngọc Thủy (2005), “*Chương XXV- Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*”, Trong sách: *Giáo trình Luật hình sự Việt Nam*, do Nguyễn Ngọc Hòa chủ biên, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
99. Phạm Văn Tỉnh (2008), *Nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm ở nước ta hiện nay – mô hình lý luận*, Tạp chí Nhà nước và pháp luật, số 6, Hà Nội.

100. Trần Hữu Tráng (2012), *Cần hình sự hóa hành vi sử dụng rượu, bia hoặc các chất kích thích khác mà vẫn điều khiển các phương tiện giao thông để phòng ngừa tai nạn*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 16, Hà Nội.
101. Trần Văn Thảo (2013), *Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo luật hình sự Việt Nam (trên cơ sở số liệu địa bàn tỉnh Bình Phước)*, Luận văn thạc sĩ luật học, Khoa luật Đại học quốc gia.
102. Phạm Minh Tuyên (2014), *Các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Một số vấn đề lý luận và thực tiễn xét xử ở Việt Nam)*, Nxb Thanh Niên, Hà Nội.
103. Lê Ngọc Tuấn (2015), *Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ từ thực tiễn các Tòa án quân sự tại Việt Nam hiện nay*, Luận văn thạc sĩ luật học, Học viện khoa học xã hội.
104. Bùi Huy Trung (2016), *Xác định trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ án “Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ”*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 2, Hà Nội.
105. Viện nghiên cứu pháp lý (1997), *Bộ luật hình sự cộng hòa pháp*, (Tài liệu dịch tham khảo), Hà Nội.
106. Viện Khoa học pháp lý (2006), *Từ điển Luật học*, Nxb Từ điển Bách khoa và Nxb Tư pháp, Hà Nội.
107. Võ Khánh Vinh (2001), “*Chương X- Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*”, Trong sách: *Giáo trình Luật hình sự Việt Nam (Phần các tội phạm)*, do Võ Khánh Vinh chủ biên, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
108. Võ Khánh Vinh (2003), *Thay đổi định tội danh, một số vấn đề lý luận và thực tiễn*, Tạp chí Tòa án nhân dân, Hà Nội.
109. Trịnh Tiến Việt (2013), *Tội phạm và trách nhiệm hình sự*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
110. Võ Khánh Vinh (2014), *Luật hình sự Việt Nam phân các tội phạm*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.

111. Võ Khánh Vinh (2014) Giáo trình sau đại học: *Lý luận chung về định tội danh*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
112. Nguyễn Như Ý (Chủ biên) (2010), *Đại Từ điển tiếng Việt*, Nxb Đại học Quốc gia Thành phố Hồ Chí Minh, Hồ Chí Minh.

TÀI LIỆU NƯỚC NGOÀI

113. Criminal law of the people's republic of China
114. Chính Phủ Trung Quốc 20/7/2009 “*China's Road Traffic Accidents in the First Half of 2009*” (Tai nạn giao thông đường bộ của Trung Quốc trong nửa đầu năm 2009).
115. Bailey. J. P. M. (1993). *Criminal and traffic histories, blood alcohol and accident characteristics of drivers in fatal road accidents in New Zealand*. EHFS Publication Series, No:3. Lower Hutt, NZ: Institute of Environmental Health & Forensic Sciences.
116. Palk, G., & Davey, J. (2005). *A comparative analysis of the nature and extent of traffic offences and their relationship to other non-traffic offences*. Paper presented at the Road Safety Research, Policing and Education.
117. Junger, M., West, R., & Timman, R. (2001). Crime and Risky Behaviour in Traffic: An Example of Cross-Situational Consistency. *Journal of Research in Crime and Delinquency*.
118. Trung tâm Nghiên cứu Tai nạn Đại học Monash của Australia (2010), Báo cáo tổng kết của dự án: The relationship between crime and road safety (Mối quan hệ giữa tội phạm và an toàn đường bộ).
- 114 Mongtesquieu, *Tinh thần pháp luật*, Hoàng Thanh Đạm (1996). Nxb Giáo dục, Hà Nội.
119. Spolander, K. (1994). Crime records of drunken drivers involved in traffic accidents. A study of 30 000 motor vehicle drivers. Stockholm: Statistics Sweden

TRANG WEB

120. <http://www.mt.gov.vn/>.
121. <http://www.tapchigiaothong.vn/>
122. <http://www.vnexpress.net>.
123. <http://www.monash.edu.au/muarc>
124. http://www.chinadaily.com.cn/english/doc/2004-1154/12/content_322695.htm.
125. <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3056041/>
126. http://www.redcross.int/EN/mag/magazine2005_2/4-9.html
127. <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/15610628>
128. <https://www.ifrc.org/en/news-and-media/news-stories/asia-pacific/lao-peoples-democratic-republic/surviving-the-lao-traffic/>
129. <http://www.tracuuphapluat.info/2010/04/van-ban-quy-inh-trong-linh-vuc-giao>.
130. <http://www.anninhthudo.vn/an-toan-giao-thong/dang-kiem-xe-co-gioi-nhieu-tieu-cuc-kho-phat-hien/522969.antd>

BÁO CÁO TỔNG KẾT

1. Báo cáo tổng kết công tác xét xử của Tòa án nhân dân tối cao từ năm 2008 đến 2017.
2. Báo cáo Tổng kết ngành Tòa án quân sự từ năm 2008 đến 2017

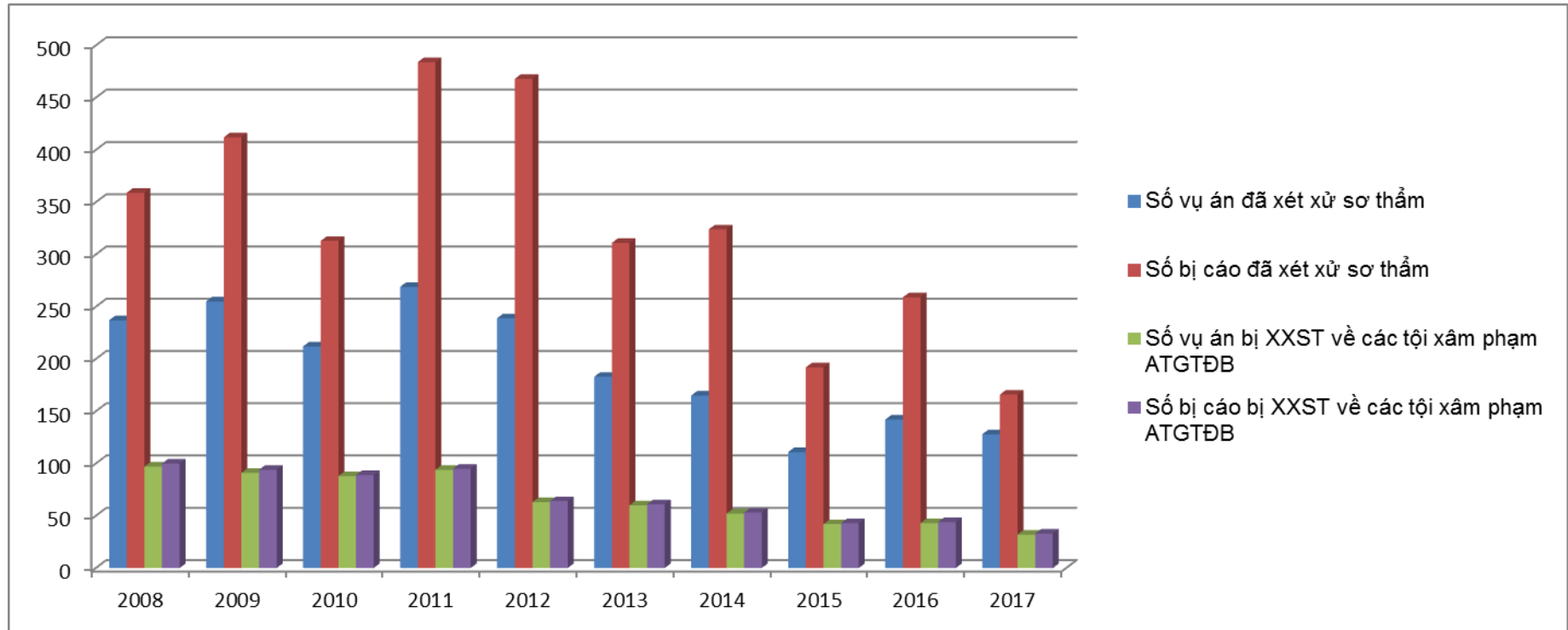
PHỤ LỤC
DANH MỤC BẢNG - BIỂU

Bảng 1: Tổng số vụ án, số bị cáo bị xét xử sơ thẩm của các Tòa án quân sự từ 2008 - 2017

Năm	Số vụ án/bị cáo đã xét xử		Số vụ/bị cáo bị xét xử sơ thẩm về các tội xâm phạm ATGTĐB							
	Số vụ	Số bị cáo	Số vụ	Số bị cáo	Điều 202	Điều 203	Điều 204	Điều 205	Điều 206	Điều 207
2008	237	359	97	100	97/100					
2009	255	412	91	94	91/94					
2010	212	313	88	89	88/89					
2011	269	484	94	95	94/95					
2012	239	468	63	64	63/64					
2013	183	311	60	61	60/61					
2014	165	324	52	53	51/52			1/1		
2015	111	192	42	43	42/43					
2016	142	259	43	44	43/44					
2017	128	166	32	33	32/33					
Tổng	1941	3288	662	676	661/675	0/0	0/0	1/1	0/0	0/0

(Nguồn: Số liệu thống kê của Văn phòng TAQS Trung ương)

Biểu đồ 1. Tổng số vụ án, số bị cáo bị xét xử sơ thẩm của các TAQS và số vụ án/bị cáo bị xét xử sơ thẩm về các tội xâm phạm ATGTĐB từ năm 2008 đến 2017

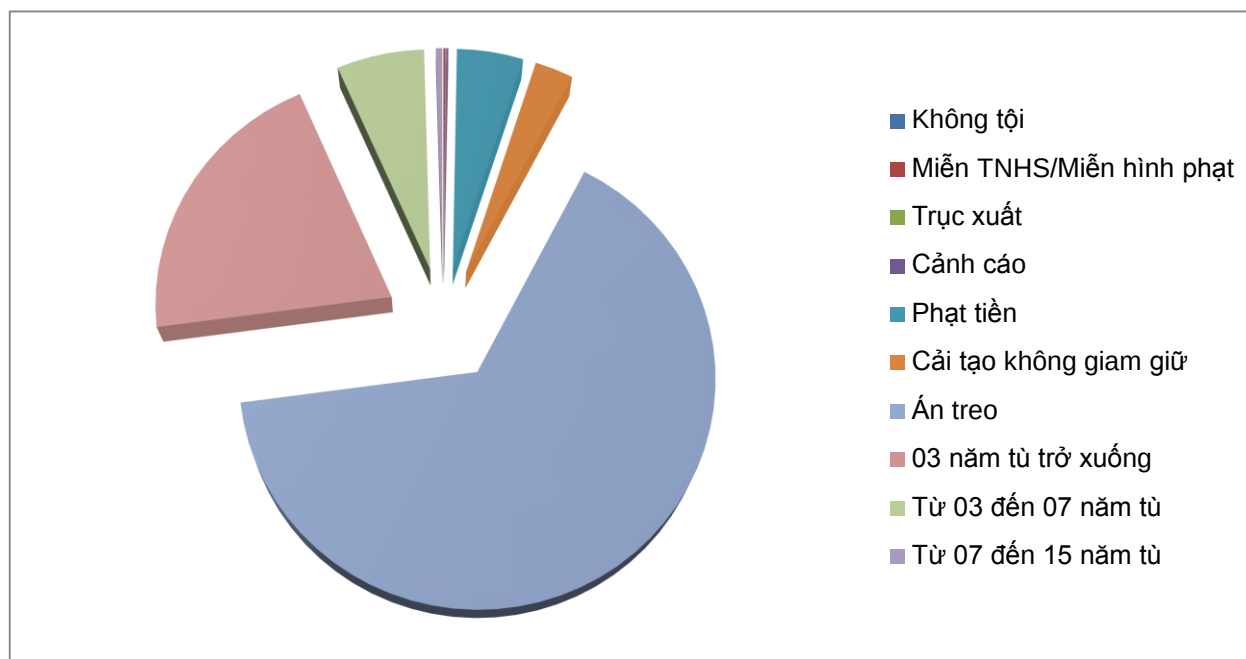


Bảng 2: Hình phạt các TAQS áp dụng đối với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ từ năm 2008- 2017

Năm	Kết quả xét xử đối với các bị cáo về các tội xâm phạm ATGTĐB										
	Không tội	Miễn TNHS/Miễn hình phạt	Trục xuất	Cảnh cáo	Phạt tiền	Cải tạo không giam giữ	Án treo	03 năm tù trở xuống	Từ 03 đến 07 năm	Từ 07 đến 15 năm	Từ 15 đến 20 năm
2008					1	3	84	17	11		
2009					1	1	68	15	8		
2010					1	1	60	19	7	1	
2011					3	5	63	15	1		
2012					1		42	18	3		
2013					5		30	14	5		
2014					9	1	27	11	1		
2015					2	3	23	7	3		
2016		1		1	2	1	21	11	2	2	
2017					6	3	15	9			
Tổng		1		1	31	18	433	136	41	3	

(Nguồn: Số liệu thống kê của Văn phòng TAQS Trung ương)

*Biểu đồ 2. Hình phạt các TAQS áp dụng đối với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ
từ năm 2008- 2017*

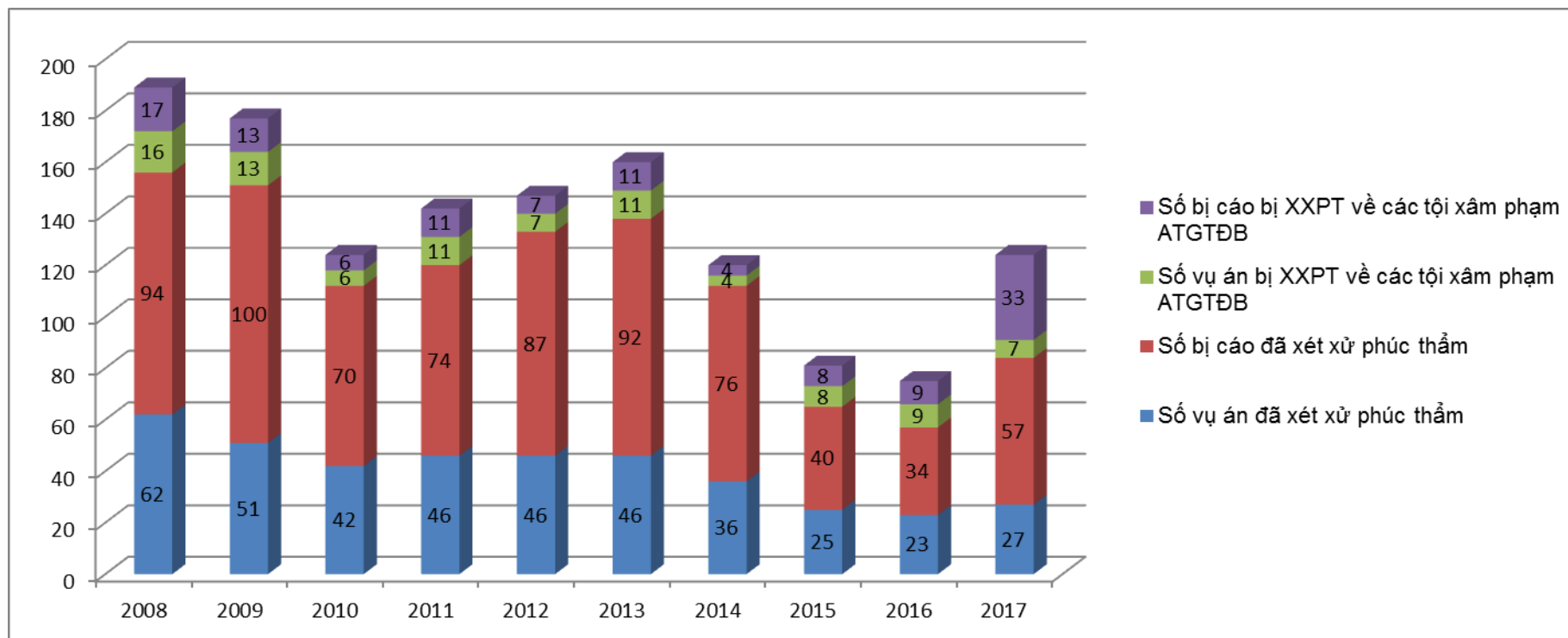


Bảng 3: Tổng số vụ án, số bị cáo bị xét xử phúc thẩm của các Tòa án quân sự từ 2008 - 2017

Năm	Số vụ án/bị cáo đã xét xử phúc thẩm		Số vụ/bị cáo bị xét xử phúc thẩm về các tội xâm phạm ATGTĐB							
	Số vụ	Số bị cáo	Số vụ	Số bị cáo	Điều 202	Điều 203	Điều 204	Điều 205	Điều 206	Điều 207
2008	62	94	16	17	16/17					
2009	51	100	13	13	13/13					
2010	42	70	6	6	6/6					
2011	46	74	11	11	11/11					
2012	46	87	7	7	7/7					
2013	46	92	11	11	11/11					
2014	36	76	4	4	4/4					
2015	25	40	8	8	8/8					
2016	23	34	9	9	9/9					
2017	27	57	7	7	7/7					
Tổng	404	724	92	93	92/93	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0

(Nguồn: Số liệu thống kê của Văn phòng TAQS Trung ương)

Biểu đồ 3. Tổng số vụ án, số bị cáo bị xét xử phúc thẩm của các TAQS và số vụ án/bị cáo bị xét xử phúc thẩm về các tội xâm phạm ATGTĐB từ năm 2008 đến 2017

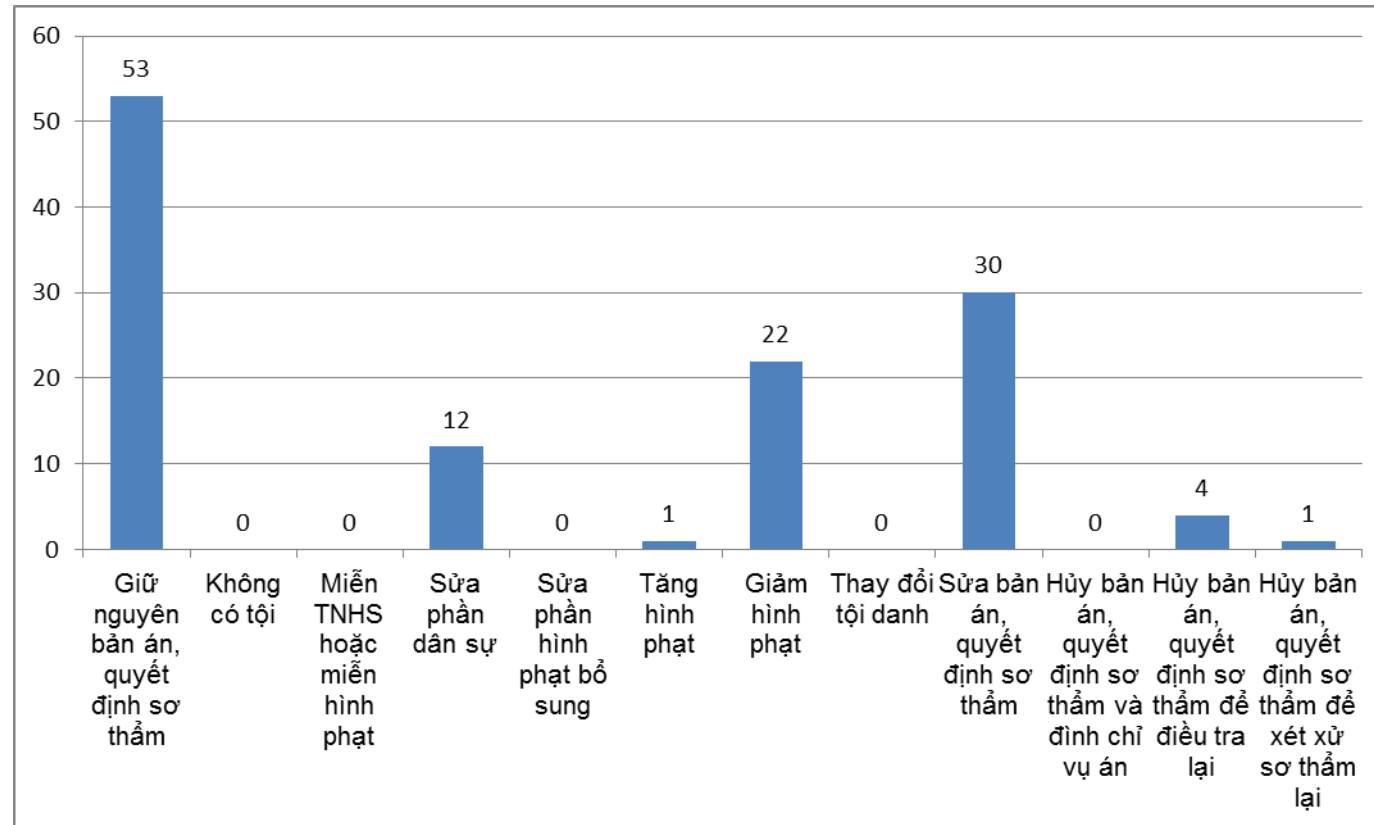


Bảng 4: Kết quả xét xử phúc thẩm đối với các bị cáo về các tội xâm phạm ATGTĐB

Năm	Kết quả xét xử phúc thẩm đối với các bị cáo về các tội xâm phạm ATGTĐB																	
	Giữ nguyên bản án, quyết định sơ thẩm	Không có tội	Miễn TNHS hoặc miễn hình phạt	Sửa phần dân sự	Sửa phần hình phạt bổ sung	Tăng hình phạt			Giảm hình phạt			Thay đổi tội danh	Sửa bản án, quyết định sơ thẩm		Hủy bản án, quyết định ST và đình chỉ vụ án	Hủy bản án, quyết định ST để điều tra lại	Hủy bản án, quyết định ST để xét xử sơ thẩm lại	
						Chuyển từ án treo sang hình phạt tù	Chuyển từ hình phạt khác sang hình phạt tù	Tăng hình phạt tù	Chuyển từ hình phạt tù thành án treo	Chuyển từ HP tù sang các HP khác không phải giam giữ	Giảm hình phạt tù		Do cấp sơ thẩm sai	Do có tình tiết mới				
2008	10			3					4					1	5			
2009	7			1					4						3			1
2010	4								1		1		1	1				
2011	10										1							
2012	2			1					2		2		1	5				
2013	6			1					3				1	3		1		
2014	1			1										1		2		
2015	4								2	1				3		1		
2016	3			4				1			1		1	4				
2017	6			1														
Tổng	53			12				1	16	1	5		5	25		4	1	

(Nguồn: Số liệu thống kê của Văn phòng TAQS Trung ương)

Biểu đồ 4: Kết quả xét xử phúc thẩm đối với các bị cáo về các tội xâm phạm ATGTĐB



*Bảng 5: Phân tích đặc điểm nhân thân của các bị cáo bị TAQS xét xử về các tội xâm phạm an toàn giao thông
đường bộ từ 2008 – 2017*

Năm	Phân tích về nhân thân người phạm tội															
	Cấp trưởng	Cấp tá	Cấp úy	QNCN, VCQP	Hạ sỹ quan, chiến sỹ	Cán bộ ngoài quân đội	Dân thường	Đảng viên	Tái phạm, tái phạm nguy hiểm	Nghiện ma túy	Dân tộc thiểu số	Nữ	Từ đủ 14 đến dưới 16 tuổi	Từ đủ 16 đến dưới 18 tuổi	Từ đủ 18 tuổi đến 30 tuổi	Người nước ngoài
2008		3	3	31	1	4	58				4	3			79	
2009			2	26	7	2	57	10			3	3			74	
2010		1	1	20	12	3	52	13	1		6	2		3	63	
2011		3	2	17	8		57	8			3			1	62	
2012		1	6	6	10		40	6			2	1		2	34	
2013		1	5	7	4		37	8			1	1			35	
2014			1	10	3	1	32	5			1				20	
2015		1	3	6	3		23	6			1	3			14	
2016		1	2	3	6		28	2			1			1	24	
2017			3	2	2		27	3			3				19	
Tổng		11	28	128	56	10	411	69	1		25	13		7	424	

(Nguồn: Số liệu thống kê của Văn phòng TAQS Trung ương)

